Theoretisch-Praktische Darstellung der Handlung in deren mannigfaltigen Geschäften.

Von
Johann Georg Büsch,
öffentlichem Lehrer der Mathematik und Vorsteher der Handlungs-Akademie in Hamburg.

Zweiter Teil.

Hamburg, 1792.
Bei Benjamin Gottlob Hoffmann.

Viertes Buch.

Von den Hülfsgeschäften der Handlung.

Erstes Capitel.

Von der Schiffahrt.

§. 1.

Wenn gleich die Schiffahrt für jedes Volk, welches sie zu treiben im Stande ist, ein wichtiges und im Ganzen einträgliches Gewerbe ist, so ist sie doch so wenig als eine Art der Handlung anzusehen, als das Gewerbe eines Fuhrmanns. Sie ist aber ein wichtiges Hülfsgeschäft der Handlung. Der Schiffbau ist eine wichtige Manufactur für jedes Volk, das viele eigne Schiffe braucht. Er wird auch, wenn ein Volk Schiffe in der Absicht des Verkaufs an andere Völker bauet, ein beträchtlicher Zweig des ausländischen Manufactur-Handels. Seefahrt und Flußfahrt dienen der Handlung verhältnißmässig mehr oder weniger. Ich habe aber bereits oben Cap. 1. §. 9 erwähnt, daß das Zusammentreffen von beiden hauptsächlich den Ort bestimme, wo grosse Handelsstädte natürlich entstehen. Jezt will ich zuvörderst von der Seefahrt reden.

§. 2.

Die natürlichste Veranlassung, ein Seeschiff zu bauen und auszurüsten, entsteht dem Kaufmann aus seinem eigenen Handel. Will er Waaren über See versenden oder kommen lassen, so ist er freilich am besten daran, wenn er sein eignes Schiff dazu anwenden kann, oder höchstens mit einzelnen seiner Mitbürger sich vereinigen darf, um es zu befrachten. Vor Alters war es wirklich so damit bewandt, als der Kaufleute weniger waren, ihre Handlung nicht viele Zweige hatte, und nicht auf so manche Pläze gieng. Damals waren auch die Schiffe kleiner, und also ein einziger Kaufmann mehr im Stande, als jezt, dem kleinen Schiffe seine ganze Ladung zu geben. In den mittlern Zeiten mag es schon anders damit bewandt gewesen sein. Ich habe oben B. 3. C. 5. §. 9. angeführt, daß in den Hamburgischen alten Companien die sogenannten Vögte verpflichtet waren, mit den Schiffen der ältern Mitglieder als Cargadóre zu gehen, welches darauf zu deuten scheint, daß die Ladungen der Seeschiffe das Eigentuhm mehrerer Kaufleute enthielten. Denn der Kaufmann, welcher ein Schiff allein befrachtete, fand es gewis gerahtener, einen Handlungs-Bedienten mitgehen zu lassen, welcher mehr von ihm abhing, als ein solcher Vogt. In entfernten Weltgegenden, wo es doch auch Kaufleute giebt, die über See handeln, in Ara-

bien, Indien und China, wo aber die Handlung nicht so gemischt und mannigfaltig, als in Europa ist, haben die Schiffe grösstenteils nur Einen Befrachter, der auch deren Eigner ist.

Unter diesen Umständen war und ist noch die Schiffahrt an sich kein Gegenstand des Gewinns für deren Eigner. Dieser wird die Kosten des Schiffs mit in die Rechnung der Handlung schlagen, welche er mit diesem Schiffe betreibt, und den Wehrt desselben als ein auf Gewinn und Verlüst laufendes Capital ansehen, das ihm nur durch den Gewinn von seiner Handlung ersezt werden kann. Auf eben diesen Fuß wird gewissermassen, wie ich weiter unten §. 10 zeigen werde, die Rechnung von den Eignern der Schiffe, wenigstens in unsern Gegenden, geführt.

§. 3.

In unsern Zeiten giebt vorzüglich der Colonie-Handel Kaufleuten, die aus demselben ihr Hauptwerk machen, Anlaß zur Erbauung oder Anschaffung eigner Schiffe zum Behuf dieses ihres eigenen Handels. Man nennt dieselben in Frankreich Armatöre, (von armer ein Schiff ausrüsten,) wie denn diese Worte überhaupt für das gelten, was wir in Deutschland Rehder und ausrehden nennen. Noch mehr bedürfen eigener Schiffe die im Mutter-

lande wohnenden Besizer grosser Plantagen in den Kolonien. Beckford, welcher sich vor bald dreissig Jahren in der Führung des Amts eines Lords-Maire so berühmt machte, erhielt, da er übrigens kein eigentlicher Kaufmann war, zwanzig eigene Schiffe im Gange zwischen England und seinen Plantagen in Jamaica; und gewis hat England noch jezt solcher Männer viele. Die Fahrt längst den Küsten Eines Staats, welche man die Küstenfahrt im eingeschränkten Verstande nennt, wird mehrenteils auch mit eigenen Schiffen derjenigen Kaufleute betrieben, welche von Hafen zu Hafen handeln. Mancher Schiffer ist dann auch selbst der Kaufmann, und fährt in seinem eigenen Gewerbe. Doch wendet man dazu kleinere Schiffe an, es sei denn, daß Producte, die ein Schiff sehr leicht füllen, wie z. B. die Steinkohlen und Holz einen Gegenstand dieses Gewerbes ausmachen. Aus diesem Grunde und überhaupt wegen seiner Lage hat Gros-Britannien und Irland die stärkste Küstenfahrt in Europa.

§. 4.

Eine Haupt-Veranlassung des Gebrauchs der Schiffe im eigenen Gewerbe ist die Fischerei. Ich rede nicht von der Fischerei längst den Küsten, welche ein Gewerbe des geringen Mannes ist, das er von den Ufern ab mit kleinen Fahrzeugen betreibt. Der

Fang solcher Fische ist nach Gründen, welche ich B. 3. Cap. 1. §. 1 angegeben habe, noch kein Gegenstand eigentlicher Handlung, bevor aus demselben ein Vorraht gesammelt ist, mit welchem ein Gewerbe im Grossen getrieben werden kann. So wird der an den Küsten Islands und Norwegens gefangene Stokfisch, und jezt der an den Schwedischen Küsten von deren Bewohnern gefangene Hering allererst nach seiner Aufkaufung durch Kaufleute ein Gegenstand des grossen Handels. Aber der Anlaß zur Ausrüstung grösserer Schiffe entsteht aus dem Fange der Fische auf hoher See oder in entfernten Meeren. Dieser hat bekanntlich den Hering, den Stokfisch, den Wallfisch und den Seehund vorzüglich zu Gegenständen. Ich habe bereits oben B. 2. C. 2. §. 6 gesagt, daß ich dies Gewerbe zum Productenhandel der Nation rechne, die es treibt. Ich mag mich hier nicht auf die historische und geographische Darstellung der Wichtigkeit dieses Gewerbes ausdehnen, welche freilich in einigen Zweigen jezt in dem Maasse abnimmt, je kleiner die Zahl derjenigen Christen wird, welche die von der Kirche allgemein gebotenen Fasten noch mit Aengstlichkeit halten. Doch bleibt sie noch immer dadurch ein wichtiges Mittel, die Seefahrt im Ganzen aufrecht zu erhalten, weil ein zur Fischerei auf hohen Meeren sich verdingender Seemann mehr Uebung hat, und an die Gefah-

ren der See ganz anders gewöhnt wird, als in irgend einem andern Zweige der Seefahrt.

§. 5.

Bei dem allen ist jezt die erste Veranlassung zum Bau der See-Schiffe die Hofnung des Gewinns, der aus der Vermietung derselben, oder der teilweise eingenommenen Fracht von Kaufleuten desselben so wol, als eines fremden Staats entsteht, so daß ich sagen mögte, daß von fünf Schiffen, welche die See befahren, vier in diesem Wege benuzt werden. Der jezige Gang der Handlung macht dies überhaupt nohtwendig, da die Kaufleute grosser Handelsstädte so vielerlei Geschäfte eins neben dem andern treiben, daß nur von wenigen der Gegenstand ein Schiff ganz füllen kann. Entsteht ihnen ein solches von Zeit zu Zeit, so wird es ihnen leicht, ein Schiff für dies einzelne Handlungsgeschäfte zu mieten. Der Preis der Fracht sei, welcher er wolle, so ist der Kaufmann doch immer besser daran, als wenn er in der Hinaussicht, zuweilen eines ganzen Schiffes zu bedürfen, viele eigne Schiffe selbst halten müßte. Der Contract, durch welchen ein ganzes Schiff bedungen wird, heißt in der Sprache des Schiffswesens eine Certepartie. Ein schiklicher Deutscher Ausdruk dafür würde Ladungs-Contract oder Fracht-Contract sein. Jenes Wort ist fremden Ursprungs,

und bedeutet so viel als ein geteiltes Papier, charte partie, in altem Französischen. Jezt werden zwei gleichlautende Abschriften eines solchen Contracts, von beiden Teilen unterschrieben, einander ausgefertigt.

§. 6.

Gewöhnlich aber legt in Seestädten ein Schiffer sich in Ladung auf Stükgüter, d. i. in dem Vorsaz und mit dem Erbieten, eine jede kleine oder grosse Partei Waare und ein jedes Stük Gut für eine darüber zu bedingende Fracht an den von ihm angezeigten Ort seiner Bestimmung zu bringen. Nach gemachtem Verding und empfangener Waare stellt er drei gleich lautende Certificate unter der Benennung eines Connossements aus, deren eines er selbst behält, zwei aber der Einlader bekömmt. Dieser sendet Eines durch den Weg der Post dem Empfänger an dem Bestimmungsort zu, und dieser wird dadurch berechtigt, es von dem Schiffer in Empfang zu nehmen, welchem auch er für die Fracht haftet. Denn diese ist nicht eher ganz verdient, als bis das Schiff zur Stelle kömmt, wird aber im Unglüksfall als bis zu dem Ort verdient angesehen und berechnet, wo das Schiff zu Schaden kam.

§. 7.

In beiderlei Wegen wird der Schiffer nur von dem Verdienst der Hinreise gewis, es sei denn in dem Fall, daß er bedungen wird, ledig nach einem Ort hin zu segeln, um dort eine Ladung einzunehmen, oder auch die Certepartie auf Hin- und Her-Fracht geschlossen wird. Sonst aber muß er in dem Hafen seiner Bestimmung eine Rükfracht auf eben die Art, wie in dem Hafen, von welchem er aussegelte, suchen. Aber vergebens sucht er diese in manchen Häfen. Denn es giebt der Seepläze sehr viele, zwischen welchen die Handlung nur in Einem Wege geht, so daß nur eine Hinfracht gefunden werden kann, aber keine Rükfracht, wenigstens keine solche Statt hat, die ein Schiff ganz füllen und ihm hinlänglichen Verdienst geben könnte. Dies ist z. B. der Fall mit Cadix, welchem Hafen freilich die kostbaren für das Spanische Amerika bestimmten Kunst-Produkte aus dem übrigen Europa zugeführt werden, welches aber nur selten ein Schiff mit Retour-Gütern eben dahin füllen kann. Denn die Piaster, die Cochenille und andere kostbare Produkte jener Gegenden zahlen, so groß auch deren Wehrt ist, dem Schiffer nur wenig Fracht. Jezt kömmt jedoch der von Havana ausgesandte Zukker der anfangenden Plantagen in Cuba dazu. Die Gegend von Cadix selbst liefert wenig aus. Daher gehen von Hamburg

nach Cadix jährlich 12 bis 14 Schiffe, und nur 2 oder 3 kommen von dort auf Hamburg. Auf andere Seepläze aber fehlt es an der Hinfracht. Nach Malaga geht von Hamburg aus nur s lten ein Schiff grade zu, und ungefähr dreissig kommen von dort jährlich nach Hamburg. Ein grosser Teil derer Schiffe, welche die Ostsee besegeln, befinden sich in eben diesem Fall. Man kann aus den Sundischen Listen sehen, wie viele derselben mit blossem B llast hineinsegeln, aber fast keiner mit Ballast wieder heraus. Es kömmt hiebei sehr auf die Beschaffenheit derer Güter an, welche von Einem Hafen und Lande zu dem andern gehen. Richtete sich die Fracht nicht nach dem Gewichte, sondern nach dem Wehrte, so würden jene Fälle weniger Statt haben. Wenn aber die Producte Eines Landes schwer sind, und vielen Raum einnehmen, die des andern aber kostbar bei kleinem Gewicht sind, so giebt jenes Land dem Schiffer immer mehr und geschwinder zu verdienen, als dieses, oder er muß in diesem lange und mit grossen Kosten liegen bleiben, ehe es zu einer hinlänglichen Fracht gelangt. Welch eine Schwierigkeit dies den Nordamerikanern in ihrer Handlung und Schiffahrt mache, habe ich in meinen Bedenklichkeiten über diese Handlung S. 20 des 2ten Bandes unserer Handels-Bibliothek gezeigt.

Anmerkung.

Wenn ich Dinge dieser Art, die in allen Seehäfen und grossen Handlungspläzen jedermann bekannt sind, so umständlich vortrage, so denke man dabei, daß mein Buch auch hoffentlich inländische Leser haben werde, welchen eben diese Umstände nicht ganz bekannt sind.

§. 8.

Aus allen diesen Ursachen nimmt der Eigner eines Schiffes seine Aussicht dahinaus, und weist auch seinen Schiffer an, sich in keinem Hafen lange aufzuhalten, wo keine Retourfracht, wenigstens nicht ohne langen Zeitverlust und Kosten, sich erwarten läßt, sondern von einem solchen Hafen zu einem andern zu segeln, wo sich der Fall umkehrt. Schiffe, die von Hamburg nach Cadix gehen, verlassen also diesen Hafen, sobald sie ausgeladen haben, und gehen in die Mittelländische See, vorzüglich nach Malaga, zumal gegen die Jahrszeit, wenn die Weinlese und Erndten anderer Art die Schiffe geschwind füllen. Oder sie suchen andre Häfen an der Mittelländischen See, wo allenfalls eine Ordre hin gegeben ist, eine Certepartie auf diesen oder jenen Hafen auf eine Fracht Oel, Corinthen, Citronen und dergleichen Produkte zu schliessen, die für den Norden Europens bestimmt sind. Am gewissesten, wiewol nur schwach,

bezahlt einem solchen Schiffe das Seesalz an den Ufern der südlichen Meere seine Rükfracht, dessen die Länder an der Ostsee so sehr bedürfen. Mit diesem segelt der Schiffer dem Sunde zu, ohne den Ort seiner eigentlichen Bestimmung zu wissen, welchen er allererst im Sunde durch Briefe seiner Rheder erfährt, die mittlerweile erkundigt haben, in welchem Hafen der Ostsee das Salz am meisten verlangt wird. (*) In manchen Häfen läßt sich so wenig eine volle Fracht erwarten, daß ein Schiff nur auf mehrere derselben in Ladung legen kann, sie der Reihe nach befährt, und sich seiner Ladung Teilweise entledigt.

(*) Ich kann mir nicht verbieten, solchen Lesern meines Buches, welche dessen Verfasser wol wollen, und die es interessiren kann, meinen zu S. Uebes oder Setuval etablirten Sohn, Carl August Büsch (dies ist dessen Firma) zu Consignationen ihrer dorthin auf Salzfracht gehenden Schiffe an ihn bestens, als einen jungen Mann, zu empfehlen, den sein Aufenthalt in Hamburg, demnächst in Copenhagen vier Jahre durch, und nun schon seit sieben Jahren in Portugal mit der Handlung und den Sprachen dieser Länder zur Bedienung Nordischer Kaufleute vorzüglich geschikt gemacht hat. So fremd diese Empfehlung dem Inhalte meines Buches ist, so wird doch das Interesse eines alten Vaters an dem Glück seines Sohns hoffentlich sie entschuldigen.

Das ist ungefähr der Gang der sogenannten Frachtfahrt, (Französischle Cabotage) eines Gewerbes von oft grosser, oft geringer und überhaupt sehr ungewisser Einträglichkeit.

§. 9.

Zwar wird ein jedes Volk zu dem Bau derjenigen Schiffe Raht zu schaffen wissen, deren es zu seinem eigenen Seehandel bedarf. Aber derer Voraussezungen sind sehr viele, ohne welche eine Nation nicht zu dem Gewinn einer solchen Frachtfahrt gelangen, wenigstens es nicht hoch in derselben bringen kann. Diese sind teils natürliche, teils ökonomische, teils politische Vorteile, welche Eine Nation vor der andern voraus hat. Ich will von jeder Art besonders reden.

1) Natürliche Vorteile sind,

a) wenn eine Nation reich an solchen Producten ist, welche als Materialien des Schiffsbaues und der Schiffahrt dienen. Zum Glück für die handelnde Welt hat kein Volk entweder alle diese Producte in hinlänglichem Vorraht und Güte, oder genießt der noch zu erläuternden übrigen Vorteile nicht hinreichend. Sonst würde ein solches Volk allen übrigen nicht nur in der Seefahrt, sondern auch in dem Seehandel den Rang zu sehr abgewinnen. In Eu=

ropa sind die Länder an der Ostsee überhaupt am reichsten an diesen Producten. Darauf beruhete das Uebergewicht der Hansestädte im Handel um so viel mehr, da fast ein jeder Seeplaz an diesem Meere in dem Bunde stand. Als dieser Bund geschwächt war, bewies und es beweist noch die Erfahrung, daß jede Nation, welche das Uebergewicht in der Ostseeischen Schiffahrt hat, dasselbe auch überhaupt im Schiffsbau und in der Seefahrt habe. Aber warum hat denn von den Staaten längst der Ostsee bisher keiner dies Uebergewicht an sich ziehen können? Deswegen nicht, weil ihnen einzeln so mancher derer übrigen Vorteile fehlt, von welchen ich noch zu reden habe. Hier gehört nur so viel her, daß nicht alle diese Producte insgesamt haben. Z. B. Rußland und Schweden fehlt es an dem Eichenholze. Nordamerika hat dessen einen Ueberfluß, aber nicht in der Güte, die erforderlich ist, um auf eine hinlänglich lange Dauer des Schiffes rechnen zu können.

b) Geographische Vorteile. Dahin gehören: genug gute Häfen, Gewässer und Seeküsten, an welchen viele Beschäftigungen vorfallen, in welchen der geringe Mann auf die Seefahrt zulernen kann. Ich habe schon §. 3 gesagt, daß England in dieser Absicht am besten daran ist. Jezt muß ich hinzu sezen, daß es Rußland gar sehr daran fehle. Es

hat zu wenig Gewässer und Seeufer. Die nun den Türken aufs neue abgedrungene Schiffahrt auf dem Schwarzen Meere wird ihm zwar mehr Seeleute verschaffen, aber langsam und nie im Ueberfluß, so lange die nun unter Rußlands Herrschaft gelangten Küsten desselben nicht mehr Bewohner haben, die auf dem Meere Beschäftigung suchen können.

Zu einer starken Frachtfahrt gehört dann auch eine solche Lage, daß der Staat, welcher daran Teil nehmen will, nicht zu weite Wege zu denen Meeren habe, in welchen der Verdienst von derselben am meisten vorkömmt. Für Nordamerika wird die Frachtfahrt in den Europäischen Meeren nie ein Zweig seiner Industrie werden können. Auch Rußland ist schon zu weit von denselben entfernt.

Zu den natürlichen Voraussezungen rechne ich auch, daß die eigene Handlung eines Volks allein nicht schon dessen Schiffahrt so sehr beschäftige, daß ihm keine Schiffe und Seeleute für die Frachtfahrt übrig bleiben. Das ist der Fall, in welchem sich Frankreich befindet, welches bei den so oft wiederholten Auffoderungen seiner Handlungspolitiker, die ihm nötige Seefahrt in den Norden selbst zu betreiben, es nimmermehr hoch darin bringen wird. Es kömmt dazu, daß, wenn es in Friedenszeit einen

Anfang damit gemacht hat, es die Fahrt durch den Kanal seinen Schiffen gesperrt sieht, so bald Frankreich mit den Engländern in Krieg geräht. Auch davon ist die Ursache geographisch; denn Frankreich hat längst dem Canal keine solche Seehäfen, in welchen es eine Seemacht beisammen halten könnte, die seinen Schiffen die Fahrt durch den Canal sicherte. Ich werde mehr davon in den Zusäzen sagen. Die Britten selbst sind gewissermassen in eben diesem Fall, daß sie nicht Schiffe genug für den Verdienst der Frachtfahrt übrig haben.

§. 10.

2) Was ich unter ökonomischen Vorteilen verstehe, erklärt der Ausdruk selbst. Aber es gehören auch die Vorteile dazu, welche der übrige Gang der Gewerbe und der Handlung selbst, insonderheit der mit den Schiffs-Materialien, einem Volke anbietet. Der Bau grosser Schiffe kömmt am leichtesten durch eine Association mehrerer zu Stande. Diese finden in Holland eine grosse Erleichterung darin, daß sie unter Leuten geschlossen werden, welche als Handelsleute, und selbst als Handwerker, an dem Schiffe verdienen, welches sie vereint bauen. Nicht nur der auf die Ostsee handelnde Kaufmann, sondern auch der Schiffbauer, der Seiler, der Schmidt, der Seegelmacher sehen zuvörderst auf den Gewinn, den sie

von dem Bau dieses Schiffes haben. Sie haben die Kräfte, das ihnen für ihre Lieferung oder Arbeit zukommende Capital als den Kaufpreis ihres Schiffsparts stehen zu lassen, und sehen es als Gewinn an, wenn sie aus dem Verdienst von dessen Frachtfahrt mehr als gewöhnliche Zinsen ziehen. Das ist ganz eine andere Sache, als wenn in Hamburg und andern Seepläzen die ganze Auslage für Materialien und Arbeit von den Rhedern eines Schiffes baar hergeschossen werden muß.

Insonderheit aber entsteht eine grosse Ersparung aus der Bauart und der Besegelung der Schiffe. Dies wird überhaupt mehr und mehr ausstudirt. In meiner Jugend sah ich kein Schiff die Elbe besegeln, das nicht drei Masten gehabt hätte, wenn es etwa 100 Lasten groß war. Jezt giebt man selten einem Schiffe von 150 Last mehr als zwei Masten, wodurch wenigstens zwei Mann an der Equipage erspart werden. Aber vollends groß ist der Vorteil, welcher aus der Holländischen Art der Bemastung und Besegelung von kleinen und Mittelschiffen entsteht, welcher jedoch die auf der Ostsee gewöhnliche sich sehr nähert. Die Stellung der sogenannten Spreet- (ausgespreiteten) und der kleinern dreiekkigten Segel geschieht mit viel grösserer Leichtigkeit, und braucht weit weniger Hände, als die der vierek-

kigten mit der Mitte ihrer Seegelstangen an den Masten befestigten Segel. Mittelschiffe dieser Art werden grossenteils von dem Schiffer, welcher gewöhnlich deren Eigner ist, dessen Weibe, einem Knecht und einem Jungen auf weite Reisen geführt. Die ganze Familie, wenn der Kinder auch mehr sind, lebt auf dem Schiffe und behilft sich kärglich, ohne allen den Aufwand zu kennen, den andre Schiffer aus grossen oder kleinern Seepläzen daheim in ihrem Hause zu machen gewohnt sind, zumal wenn sie Winterlager halten.

Ueberhaupt ist von allen Geschäften, welche der Handlung angehören, keines, das eine so weit getriebene Sparsamkeit erfodert, als das Schiffswesen für Rechnung von Privatleuten, wenn so viel durch die Frachten eines Schiffs gewonnen werden soll, daß das Capital, welches an den Bau des Schiffes verwandt worden, nebst den wiederholten Reparatur- und Ausrüstungs-Kosten, schon dann gewonnen ist, wann durch das Alter und die Abnuzung des Schiffes das Capital verlohren geht. Die Rechnung über ein Schiff wird gewöhnlich auf eine Art geführt, die man in andern Handlungs-Geschäften nicht kennt. Der Wehrt des neugebauten oder angekauften Schiffes wird als ein auf Gewinn und Verlust laufendes Capital auf die Eine Seite der Rechnung in das Debet

des Schiffs gestellt. Eben dahin trägt man die Kosten vorfallender Reparaturen und der Ausrüstung zu jeder neuen Reise, nebst allen dafür bezahlten Assecuranz-Prämien. Auf die andere Seite trägt man die Einnahme von allen Frachtgeldern. Wenn diese Summen sich gleich werden, so spricht der Eigner: sein Schiff habe sich frei gefahren. Von Zinsen des daran gewandten Capitals ist noch gar nicht die Rede. Gelingt es, daß für eben dies Schiff nach mehrern Reisen die in dessen Credit gebrachte Summe das auf der Debetseite stehende ums zwiefache übersteigt, so heißt es, das Schiff habe sich zum zweiten mal frei gefahren.

§. 11.

3) Politische Voraussezungen entstehen in dem jezigen Zustande Europens auf mancherlei Art.

a) Wenn ein über See handelndes Volk keine oder wenigstens seltne Seekriege hat. Jeder Seekrieg macht der Frachtfahrt der im Kriege begriffenen Nation ein Ende, wird aber eine reiche Quelle des Gewinns für diejenigen, welche an diesem Kriege keinen Teil nehmen, deren Flagge alsdann die neutrale heißt. Insonderheit aber hängt die Frachtfahrt in den südlichen Gegenden für alle Europäische Nationen von dem friedlichen oder feindlichen Verhält-

nis ab, in welchem sie mit den Afrikanischen Seeräubern stehen. Ich erspare aber für das fünfte Buch alles, was man von dem aus diesem Verhältnis und den Friedensschlüssen mit jenen Seeräubern entstandenen Recht der neutralen Flagge vielleicht erwarten mögte bereits hier zu lesen. Eben dahin verschiebe ich auch von der gewaltsamen Maasregel zu reden, durch welche die Britten alle Frachtfahrt auf ihre Häfen und Meere den übrigen Europäischen Nationen abgeschnitten haben, nemlich der berufenen Navigationsacte. Dort werde ich auch erwähnen, was andere Seefahrende Völker dem ähnliches getahn haben. Hier sei es genug anzuführen, daß alle Nationen, welche Colonien besizen, mit einer gerechten Handlungspolitik die Frachtfahrt auf dieselben andern Nationen versagen. Doch sahen in dem lezten Seekriege alle in demselben begriffene Völker sich genötigt dieselbe frei zu geben, welches aber, wie leicht voraus zu sehen war, nach geschlossenem Frieden wieder aufhörte.

§. 12.

Der Bau der Seeschiffe ist, auch wenn er nur zum Behuf der Handlung des Staats, dem diese Schiffe angehören, getrieben wird, eine vielen Verdienst gebende Kunst-Arbeit, welche seinen Bürgern zu erhalten dessen Obern viele Ursache haben, wenn

gleich die Materialien zu demselben größtenteils durch die ausländische Handlung herbeigeführt werden müssen. Ich werde im fünften Buche von denen Wegen mehr sagen, welche eine verständige Handlungspolitik in dieser Absicht zu gehen Ursache hat. Aber einerseits steht mancher Staat in denen Vorteilen, die dies erleichtern, zu weit hinter andern zurück; andrerseits entstehen aus mancherlei Vorfällen, insonderheit aus den Kriegen unsrer Zeit, zuweilen Revolutionen in der Seehandlung, von welchen der Vorteil manchem Staat entgehen würde, wenn er die zu diesem Behuf ihm nötigen Schiffe noch erst bauen müßte, und sie nicht von andern Nationen fertig kaufen dürfte. Auch der Fall hat Statt, daß eine Nation ihre Schiffe anwendet, um die Handlungs-Balanz mit einer andern durch deren Verkauf wenigstens zum Teil auszugleichen.

Dadurch werden also die Schiffe der Gegenstand einer Handlung, die zum Manufactur-Gewerbe zu rechnen ist, es mag nun das Schiff ausdrüklich dazu gebauet sein, oder dessen Eigner es für alt verkaufen, um von der Conjunctur Nuzen zu ziehen.

Freilich ist der leztere Fall der gewöhnlichere, und solche Conjuncturen machen die Preise der Schiffe so hoch und so schnell steigen, wie es fast kein Bei-

spiel in andern Handlungszweigen giebt. In dem lezten Seekriege ward manches alte und schlechte Schiff fast zu dem Preise verkauft, den es im ersten Bau gekostet haben mogte. Aber desto schneller fällt auch deren Wehrt, wenn die Conjunctur sich plözlich endigt. Dies eben war der Fall in dem J. 1783. Der Verlust ward erstaunlich gros, zumal für denjenigen, der Schiffe in der Hinaussicht auf diese Conjunctur gebauet hatte. Das Vermögen so manches Privat-Mannes in unsern Gegenden ist dadurch verlohren gegangen. Wir haben aber auch hier in Hamburg drei der grösten Schiffe verfaulen sehen, welche die Preussische Nuz-Holz-Handlungs-Compagnie hatte bauen lassen, und sich zu lange geweigert hatte, sie für den mit dem Frieden gesunkenen Preis zu verkaufen.

Ausser solchen Conjuncturen geht die Schiffbauerei auf den Kauf an einzelnen Orten lebhaft fort, welche vorzügliche Vorteile im Ankauf der Materialien und des Arbeitslohns geniessen, so daß der auswärtige Kaufmann seinen Vorteil dabei einsieht, wenn er dort Schiffe zum Behuf seiner Handlung bauen läßt. Sehr viele Pläze an der Ostsee erfreuen sich dieses Gewerbes auch im Frieden. Holland ist durch die §. 10 bemerkten Vorteile fast immer im Stande gewesen, andern Nationen seine Schiffe mit

Gewinn zu verkaufen, wenn auch dieselben nicht in dieser Absicht gebauet waren.

Vor etwa zwanzig Jahren kam Rusland, insonderheit Archangel, zu einem Genus dieses Gewerbes, indem es sehr viele Schiffe von Fuhrenholz auf den Kauf für Ausländer baute. Solche Schiffe waren wolfeil; und in der Befrachtung haben sie den Vorteil, daß ein solches Schiff, da es durch seine eigene Last viel weniger tief, als ein eichenes Schiff geht, eine weit grössere Ladung einnehmen kann. Aber drei Umstände heben diesen Vorteil wieder auf: erstlich, daß ein solches Schiff nicht die Hälfte der Zeit dauert, in welcher ein eichenes Schiff brauchbar bleibt; zweitens, daß es viel mehr Reparatur erfodert, insonderheit in demjenigen Teile, der bei dem Beladen ins Wasser versenkt wird, und nachher wieder aus demselben hervorsteigt, da dann das Fuhren-Holz bei abwechselnder Nässe und Trokkene sich zieht und die Fugen sich allenthalben öfnen; drittens, weil die Assecuranz auf jedes in ein fuhrenes Schiff geladenes Stük Gut so viel theurer wird, daß der Schiffer dies gewissermassen in der so viel geringer angenommenen Fracht vergüten muß.

Anmerkung.

Man erwarte nicht, daß ich von den Pflichten eines Schiffers, und von dem, was ihm die Eigner

des Schiffes überlassen müssen, wenn er in einem entfernten Hafen sich befindet, auch nicht von dem, was die Seegeseze in einer gewissen Einstimmigkeit in Ansehung des Schiffers und des Schiffsvolks verordnen, hier etwas eintrage. Denn ich mögte mein Buch nicht gern durch solche rein praktische Dinge ausdehnen, welche man aus so manchen Büchern kennen lernen kann, unter welchen ich deutschen Lesern insonderheit den wolinstruirten Schiffer emfehle, von welchem die zweite Auflage, Lübek 1778, in 8vo, in allen Buchladen zu haben ist. Aus eben der Ursache werde ich auch nichts von dem Fuhrwesen, den Pflichten der Fuhrleute und der Weise mit Ihnen zu contrahiren sagen, wenn gleich die Landfracht ein so wichtiges Hülfsgeschäfte der Handlung ist, welchem ich ein besonders Capitel widmen müßte, wenn es mit meinem Hauptzwek zusammenstimmte, mich darauf einzulassen.

§. 13.

Die Flußfahrt ist ein von der Natur den inländischen Gegenden ganz zugeteilter Vorteil, dessen dieselben so weit geniessen, als der Fluß schiffbar bleibt. Dieses wird freilich auch bei einem wasserreichen Flus durch einen zu starken Fall desselben gemindert. Die Donau, der gröste Fluß Europens, schaft Deutschland, so weit sie durch dasselbe fließt,

wenig Vorteil, weil die Schwierigket und Kosten der Fahrt dem Fluß entgegen zu groß werden, so daß sie sich den Kosten der Landfracht nähern. Wenn sie aber noch beträchtlich weit unter diesen bleiben, so weiset auch ein so reissender Fluß, wie der Rhein und die Weser, der Handlung den Weg, welchen sie zu gehen hat. Die Concurrenz, welche in der Seefahrt so viel vermag, ist bei der Flußfahrt weniger zu fürchten, und diese braucht keine Unterstüzung von der Handlungspolitik ihrer Regenten.

Dagegen aber hat eine übel verstandene Handlungs-Politik deutscher Regenten und der von ihnen abhängenden kleinern Staaten und Städte durch die sogenannte Stapelgerechtigkeit vieles getahn, um die Flußfahrt zu erschweren. Ich will jedoch für die Zusäze das, was sich darüber historisch sagen läßt, mit andern Anmerkungen ersparen. Weit ärger aber ist der Nachteil, welchen die Gierigkeit der deutschen Stände im Mittelalter und die zu grosse Nachgiebigkeit der Regenten Deutschlands, durch Erteilung der Zollrechte an diesen Flüssen, der Fahrt auf den schönen Flüssen Deutschlands zugefügt hat. Durch diese ist es so weit gekommen, daß die Handlung mancher Gegenden, denen der Fluß zu Statten kommen könnte, die Landfracht vorzieht, so bald der Wehrt der Waare beträchtlich und deren

Masse klein genug ist, um sie auf der Achse verführen zu können. Das ist nun freilich ein Uebel, dessen Deutschland schwerlich jemals los werden wird. Für die Seefahrt giebt die Concurrenz den Regenten oft Gründe an, die Zölle in ihren Häfen zu vermindern, oder aufzuheben, um dieselbe ihnen zu erhalten oder sie hinzuziehen. Allein die Flußfahrt giebt keine dergleichen Bewegungsgründe an. Kein Fürst, wenn er einmal in dem Besiz eines Zollrechts an einem deutschen Fluß ist, kann erwarten, den Ort, wo dieser Zoll gehoben wird, durch Aufhebung oder Verminderung derselben ins Aufnehmen zu bringen, und ihn zu einem Handelsplaze zu machen, wenn er es sonst nicht war. Dagegen bringen diese Zölle denen Orten, wo sie gehoben werden, nichts mehr ein, als was die Zollbediente dort verzehren. Ich kenne einen Ort, wo der Regent 100000 Rthlr. von seinem Zoll hebt, dem es aber zu nichts hilft, die Grenzstadt eines grossen Staats und an einem grossen schiffbaren Fluß belegen zu sein, der immer armselig bleibt, und dessen Einwohner blos Akkers-Leute in bürgerlicher Tracht sind. Wo einige Concurrenz zu fürchten ist, da entstehen andere Gründe. So hat z. B. Hamburg alle Zölle auf durchgehende Waaren aufgehoben. Denn da es seine ihm so bündig erteilte Stapelgerechtigkeit nicht behaupten mag, so mögte es durch diese, wenn gleich kleine Zölle den

Transitbandel wenigstens grossenteils von sich weggewiesen haben. Zwar erklären sich die neuern Reichsgeseze, insonderheit die Wahlcapitulation, so ungünstig gegen die Zölle, daß man aus deren Ausdrükken allein die Hofnung fassen mögte, es könne doch noch wol einmal dahin kommen, daß die Deutsche Handlung dieser Last entledigt würde. Wenigstens ist die Errichtung neuer Zollstädte in einem der Reichsverfassung gemässen Wege so gut als unmöglich. Aber der Fluß-Zölle sind nun einmal bei weitem zu viele, und deren Tarife so hoch gestellt, daß das Uebel nicht wol ärger werden kann. Noch ist kein Beispiel von einem aufgehobenen Zoll in Deutschland da, wol aber ist, insonderheit den mächtigen Reichsständen, so viele Freiheit in Erhöhung ihrer schon bestehenden Zölle übrig gelassen, daß ohne Errichtung neuer Zollstädten das Uebel noch unabsehlich grösser werden kann. Ich behalte mir vor, auch darüber in den Zusäzen noch manches nachzutragen.

§. 14.

Die Bemühung, durch Kunst eine Schiffahrt da zu bewirken, wo die Natur dieselbe nicht gegeben hat, ist sehr alt; aber die dazu erfoderliche Kunst hat allererst vor zwei Jahrhunderten sich ihrer Vollendung genähert. Alles, was die Alten darin verstanden, war, dem Wasser der Flüsse und Meere einen

Weg da zu öfnen, wo der Boden ihren Untersuchungen ganz eben oder nur schwach abzufallen schien. Die Spuren sind noch da von einer angefangenen Durchgrabung der Landenge zwischen dem Mittelländischen und dem Rohten Meer zur Zeit der ältesten Aegyptischen Könige. Aber die Geschichte sagt auch, daß der Anschlag deswegen aufgegeben sei, weil diesen Königen die Besorgnis erwekt worden wäre, das Mittelländische Meer würde, weil es viel höher, als das Rohte Meer belegen sei, in dieses ausfliessen, und so sei der grosse Anschlag aufgegeben worden. Die Sineser begegneten dieser grossen Schwierigkeir, indem sie queer durch ihre Flüsse und Canäle prismatische Dämme legten, über deren spizen Rükken die Schiffe mit grosser Gefahr des Zerbrechens gezogen werden müssen. Die Römer gruben in Belgien zwei Canäle, um den zu wasserreichen Rhein abzuzapfen; einen jezt nicht mehr erkennbaren in ganz flachem Boden in der Nachbarschaft seines alten Ausflusses, einen zweiten mit einem nicht schwachen Falle, der jezt noch die Yssel heißt. Dies ward von den spätern Belgiern durch Ziehung, wer weis es? wie vieler Canäle, in ihrem flachen Boden nachgeahmt, welche jedoch mehr die Abwässerung, als die Schiffahrt zur Absicht hatten, jezt aber eben so viel Wege für leztere sind. Erst im 14ten Jahrhundert wagten es unsre Vorfahren, die

Vorfahren von uns nordlichen Deutschen, Canäle und Flüsse durch Schleusen zu stauen, welche, auf eine gewisse Art geöfnet, den Schiffen den Weg auf- und niederwärts öfnen, wenn der Fall nicht über 4 Fus ist. Endlich gab der Niederländer, Simon Stevin, die Fangschleusen mit zwiefachen Tühren an. Eine Erfindung, mit welcher jezt eine künstliche Schiffahrt allenthalben möglich wird, wenn die Natur nur so viel zu Hülfe kömmt, daß man einen hinlänglichen Wasservorraht auf derjenigen Stelle findet, von welcher ab der Canal nach einer oder nach beiden Seiten abfliessen soll! Es würde mich zu weit führen, wenn ich alle Canäle benennen wollte, in welchen diese Erfindung benuzt ist.

Jezt sind also keine andre als gebirgigte oder mit einem zu starken Abhange sich senkende Gegenden, in welchen die Kunst nicht eine Schiffahrt zu Wege bringen könnte.

§. 15.

Wenn ich zu sagen wage, solche Canäle, am rechten Orte angelegt, seien der Handlung viel vorteilhafter, als die natürlichen Flüsse, so sage ich etwas, das nur noch Deutschen unerhört scheinen kann. Denn fast jede andre für die Aufnahme der Handlung

sorgfältige Nation, wiewol doch auch unter den Deutschen die Brandenburger, wissen es. Und die nordlichen Deutschen wußten es vor 400 Jahren früher, und übten es früher, so gut sie es verstanden, als andre. Also muß ich doch wol den Deutschen meiner Zeit und meiner Gegend noch Gründe meiner kühnen Behauptung anführen. Diese sind:

1) Der natürliche Lauf der Flüsse hat ursprünglich keine Beziehung auf die Handlung gehabt, wenn gleich die Handlung sie jezt so benuzt, wie sie kann. Könnten wir der Natur jezt gebieten, die Flüsse so zu verlegen, wie es das Bedürfnis der Handlung erfodert, so würden wir manchem Flusse ganz andere Wege anweisen. Die Natur hat keine Flüsse gemacht zwischen andern Flüssen, oder solche, die von einem Meere zum andern gehen. Ein künstlicher Fluß in diesem Wege ist der Handlung viel wichtiger, als mehrere neben einander hinstreichende und Einem Meere zulaufende Flüsse.

2) In jedem natürlichen Flusse hat die Fahr demselben entgegen grosse Schwierigkeit, vergrössert die Kosten und den Zeitverlust. Die Kunst aber versteht es jezt, einen Canal in jeder Richtung gleich fahrbar zu machen.

3) Mancher natürliche Fluß ist nicht zu allen Zeiten wasserreich genug, oder strömt mit zu vielem Wasser herabwärts. Beides hat in einem gut angelegten Canal nicht Statt.

Alle diese Vorzüge, welche der künstliche Fluß vor dem natürlichen voraus hat, veranlassen deren Erbauer, nicht mehr, wie sonst, die natürlichen Flüsse selbst schiffbar zu machen, sondern in den meisten Fällen deren Wasser zur Füllung des Canals zu benuzen, diesen selbst aber in seinem besondern Wege zu führen.

4) In unserm Deutschland wird in manchen Gegenden ein künstlicher Fluß daß einzige Mittel, den Zöllen, Stapelgerechtigkeiten und andern Erfindungen ehemaliger Barbarei der Deutschen gegen Deutsche auszuweichen, durch welche die von der Natur bewirkte Flußfahrt so sehr erschwert wird, welche jedoch der Eigennuz der Regenten nimmer wird aufgeben wollen. Aber darin wird mancher Regent seinen Vorteil finden, und einzelne haben ihn bereits darin gefunden, daß sie die Handlung in einen neuen ihren Staaten vorteilhaften Weg leiten. Zölle an den Flüssen können, in der Concurrenz mit andern Staaten, wol angewandt werden, die Handlung der

Nachbaren zu stören, aber nicht, um sie in einen dem Staate selbst vorteilhaften Gang zu bringen, der seine Zölle zu diesem Endzwek misbraucht. Aber ein Canal kann auch lezteres bewirken, und darf nicht zur Absicht haben, ersteres gewaltsam zu tuhn.

In manchen Staaten Deutschlands gilt es als ein Hauptgrund gegen gute Vorschläge dieser Art, daß man dem Landmann nicht den Verdienst von den Frachtfuhren entziehen müsse. Es ist genug, darauf zu antworten: wenn das als ein Grund gegen die Canäle gelten soll, so haben alle Staaten eine grosse Tohrheit begangen, und dem Nahrungs-Stande ihres Volks sehr geschadet, welche irgend einen Canal angelegt haben. Ja mehr als dieses! so wird es einem jeden Lande, das noch schiffbare Flüsse hat, gerahten sein, diese zu sperren, und an seinen eignen Flüssen das zu tuhn, was der Eigennuz der V. Niederländer in Ansehung der Schelde von den Spaniern in dem Münsterschen Frieden erzwang.

Zweites Capitel.

Von dem Verlust bei der Seefahrt und dessen Berechnung, oder der sogenannten Averei.

§. 1.

Die Verführung der Waaren so wol zu Lande als zu Wasser ist mit grossen Kosten verbunden. Gewisse Kosten sind der Lohn der Verführung oder die Fracht, welcher zwar den Umständen nach sehr schwanket, aber doch bei jedem Stück Gut gewöhnlich durch einen Verding bestimmt wird, welchem zufolge die Zahlung bei der Ablieferung der Waare erfolgt. In die Land- und Flußfracht werden gewöhnlich die Zölle und andere unterwegs zu zahlende Ungelder mit eingeschlossen, deren Belauf der mit seinem Wege bekannte Fuhrmann und Schiffer genau genug wissen kann, um bei deren Uebernehmung in seiner Fracht keinen Verlust zu leiden. Die am Orte der Ablieferung entstehenden Unkosten trägt der Eigner, und, wo er selbst nicht zur Stelle ist, dessen Speditör oder Commissionär für jenes Rechnung. Von dem allen ist hier nichts weiter zu sagen nötig.

§. 2.

Aber bei der Seefahrt entsteht natürlich eine Gemeinschaft zwischen den in Ein Schiff verladenen Gütern und dem Schiffe selbst, in Rücksicht auf gewisse Unkosten der Reise, welche ihrer Natur nach nicht von dem Schiffe allein, nicht von jedem Stückgut besonders, sondern von allen vereint getragen werden müssen. Es sind wenig Häfen, von und zu welchen ein Schiff ohne Leitung eines der Fahrt kundigen Menschen, eines sogenannten Lootsen, segeln dürfte. Auf den Rheden wird Ankergeld, in den Häfen wird Hafengeld gefodert. In den Mündungen der Flüsse und den Einfahrten der Häfen sind Veranstaltungen aller Art zur Sicherung der Fahrt gemacht. Diese kosten viel, (*) und ein Beitrag zu deren Kosten von jedem Schiffe ist durchaus billig. Dieser richtet sich nach der Grösse der Schiffe. Denn je grösser es ist und je tiefer es geht, desto grösser ist dessen Gefahr ohne solche Anstalten.

(*) Die Kosten, welche Hamburg an die möglich beste Sicherung der Seefahrt jährlich verwendet, in zwei Leuchtfeuern, den vielen Tonnen und Baaken zur Signalirung der Stromtiefen, in Erhaltung des Nohthafens Kuxhaven an der Mündung der Elbe und Erhaltung des Lootsenwesens in einer gewissen Ordnung, laufen jährlich im Durchschnitt auf 60000 Rthlr. an.

Alle diese Unkosten müßten genau genommen durch eine Durchschnitts-Rechnung auf das Schiff und dessen inhabende Güter verteilt werden. Allein, man rechnet gewöhnlich 10 p. C. der Fracht auf dieselben. Sind sie nicht in diese einbedungen, so werden sie bei deren Einfoderung besonders bezahlt.

§. 3.

Average ist der Englische Ausdruk für eine Durchschnitts-Rechnung. Ohne Zweifel ist es dieses Wort, welchem man eine Deutsche Endung gegeben und es in Averei auch wol Havarie oder Haverei verwandelt hat. Die für die bemerkten gewissen Kosten der Seefahrt zu machende Durchschnitts-Rechnung wird die kleine Averie oder Averie ordinaire genannt. Diese sezt also keinen Schaden voraus, und wird auch bei der glüklichsten Fahrt bezahlt. Indessen wird, wiewol gewiß misbräuchlich, ein jeder Seeschaden, wodurch nicht alles verloren wird, Averei genannt, selbst die Beschädigung eines verderblichen Guts auf einer Seereise durch eindringendes Wasser oder andere Zufälle, die eine an sich leicht verderbliche Waare beschädigen können, wenn gleich keine Durchschnitts-Rechnung zur Schäzung eines solchen Schadens Statt hat.

§. 4.

Eben eine solche Durchschnitts-Rechnung wird

auch nötig, wenn durch nicht gewöhnliche Vorfälle der Seefahrt Schaden und Verlust am Schiff oder an Gütern entsteht, welcher seiner Natur nach nicht dem einen oder dem andern besonders zur Last gebracht werden kann. Ein Schiff geräht z. B. auf eine Untiefe in offener See, und es muß, um dasselbe zum Treiben zu bringen, ehe grösseres Unglük erfolgt, derjenige Teil der Ladung, zu welchem am leichtesten zu gelangen ist, oder die schwersten Güter ins Meer geworfen werden. Eben das geschieht sehr gewöhnlich in schwerem Sturm zur Erleichterung eines Schiffes, das in der Voraussezung einer gewöhnlichen Witterung nicht zu schwer beladen war. Oder ein Schiff muß wegen Beschädigung einen Nohthafen suchen. Die Billigkeit leuchtet ein, daß aller Verlust und alle Unkosten, ohne deren Anwendung Schiff und Gut verloren gegangen sein mögte, oder, wenn es den Nohthafen gesucht hat, nicht die Reise zum Ort seiner Bestimmung würde haben fortsezen können, von dem Schiff und allen Gütern, im Verhältnis zu deren Wehrt getragen werden müssen.

Hier wird also eine sehr genaue Durchschnitts-Rechnung nötig, welche nicht, wie bei der kleinen Averei, nach Procenten der Fracht, sondern nach Procenten des Wehrts von einzelnen und allen gemacht werden muß. Nach welchen Gründen dieser

Wehrt geschäzt werde, davon werde ich unten noch viel zu sagen haben. Diese Berechnung, aber auch selbst der dadurch bestimmte Schadensbeitrag, wird Averie grosse genannt. Man würde sie Deutsch die gemeine Averei nennen können. Aber durch diese Benennung unterschiede sie sich nicht genug von der kleinen Averei.

§. 5.

Ein Schaden, der dem Schiffe oder gewissen Gütern alleine wiederfährt, und durch keine solche Durchschnitts-Rechnung über das Ganze verteilt werden kann, sollte nicht mehr Averei genannt werden. Es braucht auch nicht einmal einer Berechnung desselben, wenn nicht eine Assecuranz der Sache Statt gehabt hat. Alsdann muß der Eigner den Schaden tragen, er sei groß oder klein, hat aber dagegen auch den Vorteil, daß er nichts zu dem allenfalls grösseren Schaden anderer beiträgt. Es strandet z. B. ein mit verderblichen und unverderblichen Gütern beladenes Schiff, und alle Waaren werden aus demselben geborgen; die verderblichen verlieren durch das Seewasser fast ihren ganzen Wehrt; das Schiff selbst breche hintennach, und werde ein Wrak; die unverderblichen aber kommen ohne andern Verlust, als den der Bergungskosten, dem Eigner zu Händen: so ersezet er doch denen, die mehr als er verloren haben,

nicht das geringste. Einen solchen Seeschaden nennt man eine particuläre Averei.

§. 6.

Es ist sehr wichtig, ein unterscheidendes Kennzeichen der Averie Grosse anzugeben, die ich künftig die Grosse Averei nennen will, nach dem schon erklärt ist, daß das Wort Grosse nicht auf deren Belauf deute. Ich glaube es darin sezen zu können: Zur Grossen Averei gehört aller Schaden, der als die Folge eines Entschlusses angesehen werden kann, welcher nach kürzerer oder längerer Ueberlegung von dem Schiffer und denen, welche ihm zu rahten befugt sind, genommen werden. Ein Entschluß also, welcher auf die Rettung der in Gemeinschaft stehenden Güter und des Schiffes Rüksicht hatte. Z. B. Ein Schiff wird von einem plözlichen Windstoß angefallen; der Schiffer und Steuermann rufen dem Schiffsvolk zu: kappt den Mast. Dies fängt kaum an, die Schiffswände und Seile, die den Mast halten, zu durchschneiden, da der Mast schon bricht und verloren geht. Auf einem andern Schiffe werde noch nicht an das Kappen des Mastes gedacht, da der Windstoß ihn schon zerbricht. Nun ist keine Frage mehr, zu welcher Art von Averei dieser Verlust des Mastes für das Eine und das andere Schiff anzusehen sei. Für jenes Schiff ist der ganze Verlust in

der grossen Averei zu berechnen. Denn es war eine Ueberlegung vorgegangen, und man hatte dieser zu Folge zu handeln angefangen. Es gilt also nicht mehr die Einwendung, der Mast würde ohnehin gebrochen sein: denn es war doch etwas geschehen, welches dieses Brechen erleichterte. In dem andern Schiff aber war nichts dergleichen überlegt und getahn. Das Brechen des Mastes gilt also für einen reinen Unfall von der See. Weil aber nach diesem Unfall das Schiff sich des Mastes entledigen mußte, und deswegen Seile, die ihn hielten, mit einer gewissen Ueberlegung abgeschnitten werden mußten, so wird deren Ersaz in die Grosse Averei getragen; und so gilt überhaupt die Regel: was bricht, bricht dem Schiffe; was geschnitten wird, ist Grosse Averei. Wenn ein Schiff sich durch Verteidigung von einem Caper rettet, so gehört aller dem Schiffe daraus entstehende Schaden eben dahin. Denn so zufällig alles in dieser Verteidigung zugeht, so ist doch alles Folge des von dem Schiffer genommenen Entschlusses, sich nicht zu ergeben, sondern zu verteidigen. Dies ist freilich im Allgemeinen der Geist der Seegeseze über die Grosse Averei. Man hat diesen Gesichtspunkt, wie mir scheint, dunkel vor Augen gehabt, aber nicht so fest an ihm gehalten, daß nicht manche Ausnahme von der Regel gesezmässig gemacht wäre.

Ich werde in den Zusäzen noch mehr darüber zu sagen haben.

§. 7.

Die einzigen Zeugen von fast allen denen Umständen und Vorfällen, aus welchen Averei entsteht, sind der Schiffer und sein Schiffsvolk. Aus ihren Zeugnissen muß es klar werden, ob und welcher Schaden als grosse oder als particuläre Averei anzusehen sei. Ist das Schiff samt dem Volke umgekommen, so bedarf es keines Zeugnisses. Ist das Volk umgekommen, das Schiff aber in einem solchen Zustande gestrandet, daß von demselben und der Ladung noch etwas gerettet werden kann, so kann bei ganz fehlendem Zeugnisse keine grosse Averei angenommen, berechnet, oder, wie der gewöhnliche Ausdruk ist, formirt werden. Dann ist alles particuläre Averei, auch bei solchen Vermutungen, die sich aus denen Umständen, worin das Schiff gefunden worden, ziehen lassen, daß vor der Strandung etwas vorgegangen sei, was sich zur grossen Averei qualificirt.

Dies Zeugnis muß in dem ersten Hafen, wo das Schiff anlangt, vor gerichtlichen Personen eidlich abgelegt werden. Man nennt es die Verklarung. Wenn es bis zu dem Bestimmungs-Hafen, oder gar

bis zu demjenigen, aus welchem das Schiff gegangen ist, verschoben würde, so könnte ein zweiter Unfall auf der weitern Reise diese Leute aus der Welt bringen, und das Zeugnis ganz fehlen.

§. 8.

Die Berechnung dieser Havereien, der Grossen in jedem Fall, und der partikulären nur dann, wann eine Versicherung auf das verlorne Gut genommen ist, benennt man eine Dispasche, von dem Italiänischen und Spanischen Wort dispacho, welches so viel als depeche bedeutet. In grossen Häfen und Handelspläzen, wo dergleichen Berechnungen oft vorkommen, wird von dem Staate ein Mann ausdrüklich zu diesem Geschäfte, unter der Benennung Dispaschör, angestellt. In andern Staaten ist es kein öffentliches Amt, sondern es wird bei jedem einzelnen Fall von den für die Seevorfälle bestellten Admiralitäten, Consulaten, in Holland von den Commissarien der Assecuranzen ein Mann ausgewählt, und dessen Dispasche von diesen Collegien sanctionirt. In kleinen Häfen, dergleichen die Nohthäfen mehrenteils sind, fehlt es an einem solchen Manne, und sie kann daher nicht dort aufgemacht werden. Dann aber kann sie auch bis zum Abgangs-Hafen verspart werden, nachdem die Verklarung und übrige Papiere dorthin gesandt sind, und da

geht es dann nach den Seegesezen des Bestimmungs-Orts. Wird aber die Verklarung an einem Orte gegeben und documentirt, wo eine Art von Seegericht und ein Dispaschör mit oder ohne diese Benennung ist, so wird die Grosse Averei nach den dortigen Seegesezen aufgemacht, und man muß sich dies an dem Orte der Absendung gefallen lassen.

Die Dispasche ist als das Urteil der ersten Instanz anzusehen, das sich durch die Richtigkeit der Berechnung und der dabei genommenen Rüksicht auf die Seegeseze des Plazes, wo sie aufgemacht wird, rechtfertigen muß. Blos gegründete Einwendungen gegen diese können die Entscheidung rückgängig machen.

§. 9.

Ich werde in dem nächsten Capitel sagen, wie willkührlich die Taxen bei Versicherungen gemacht werden. Aber der Dispaschör weis von keiner schon gemachten Taxe bei Aufmachung seiner Dispasche. Von nicht versicherten Gütern existirt keine dergleichen Taxe. Von den versicherten kömmt sie ihm nur selten schon dann zu Händen, wenn er sich an die Berechnung der Grossen Averei macht. Er bestimmt also den Wehrt der Güter, deren Grosse Averie er zu berechnen hat, aus dem Preise, welchen sie an

dem Orte der Abladung mit den Unkosten bis am Bord des Schiffs hatten, wiewol ohne die Assecuranz-Prämie. Doch nimmt man an andern Orten, insonderheit in Amsterdam, den Wehrt an, den sie an dem Bestimmungs-Ort gehabt haben würden, falls der Unfall auf der zweiten Hälfte der Reise sich zuträgt. Das neue Preussische Gesezbuch nimmt den Wehrt am Bestimmungs- oder Losungsplaze auch ohne diese Bedingung an. Doch bestimmt dieser Wehrt sich von selbst, wenn die Unfälle, aus welchen die Grosse Averei entsteht, sie nicht beschädigt haben. Dem Schiffe selbst und dessen Zubehör kann nicht der volle Wehrt beigelegt werden, welchen es beim Absegeln hatte. Denn eine jede Reise verringert auch ohne Unglücksfälle deren Wehrt durch die Abnuzung. Für dieses wird also der Wehrt gerechnet, den es hat, wenn es aus der See kömmt, mit Einrechnung desjenigen, was die Grosse Averei dem Schiffe vergütet. Denn die Grosse Averei-Berechnung geht auch auf das Schiff und die Güter zurück, für deren Beschädigung oder Verlust der Ersaz durch eben dieselbe ausgemacht wird. Es sein z. B. für 2000 Thaler Güter im Sturm über Bord geworfen, oder das Schiff habe, in Folge dieses oder jenes durch die Umstände notwendig gewordenen Entschlusses, einen Schaden von gleichem Belauf erlitten. Dann wird freilich der Ersaz dieser 2000 Thaler der Gegenstand

der Grossen Averei. Aber nun wird der Wehrt der geworfenen Güter so gut, als existirten sie noch, und der Wehrt des Schiffes in dem Zustande, in welchem es aus der See kömmt, in Eine Summe mit den durch den Averei-Fall geretteten Gütern gezogen. Gesezt nun jene 2000 Tahler betrügen 10 p. C. von dieser Total-Summe; so gehen diese an den vermöge der Berechnung den Gütern oder dem Schiffe zu ersezenden 2000 Tahlern ab.

Die Billigkeit dieser Regel ist einleuchtend, wenn man bedenkt, daß, wenn nicht so gerechnet würde, die Eigner des beschädigten Schiffes oder der geworfenen Güter eben durch den Unfall auf Unkosten der übrigen in der Gemeinschaft stehenden gewinnen würden. Der volle Ersaz würde ihnen den ganzen Wehrt der beschädigten oder verlohrnen Sache wieder geben, da alle übrige in der Gemeinschaft bis dahin stehende Güter im Verhältnis ihres Wehrts verlören. Da auch die billige Regel gilt, daß ein Schiff, wenn es mit Ueberlegung zu bestmöglicher Rettung des Ganzen auf den Strand gesezt wird, Ersaz bekömmt, so läge darin eine Veranlassung mehr für den nicht ehrlichen Schiffer, ein schlechtes Schiff auf den Strand zu sezen, und der ehrliche mögte wenigstens dies mit einigem Leichtsinn ohne dringende Noht tuhn, wenn er den ganzen Ersaz für sich oder

seine Rheder erwarten könnte, so bald er mit seiner Verklarung dartuht, daß er es mit Ueberlegung getahn habe.

§. 10.

In diese Berechnung der Averei, selbst auch der particulären, kömmt auch die von dem Schiffe verdiente Fracht mit in Anschlag, nach Abzug der Volks-Häuer (Schiffsvolks-Lohn) und Hafenkost, (Unterhalt im Nohthafen.) Es wiederfahre dem Schiff, was da wolle, und wo es wolle, so ist es höchst billig, daß die Fracht bis zu dem Orte des Unglüks von allen inhabenden Gütern als schon verdient angesehen werde. Dann aber ist das Schiff auch anzusehen, als wäre es seinen Eignern um so viel mehr wehrt geworden. Was also auf der Reise mit Ueberlegung vorgenommen wird, um Schiff und Gut zu retten oder die Vollendung der Reise zu befördern, das hat an dem Schiffe einen Gegenstand, der im Verhältnis des zurükgelegten Weges mehr wehrt geworden ist, und der Beitrag desselben zur Grossen Averei muß diesem gemäß berechnet werden.

Drittes Capitel.

Von den Versicherungen oder Assecuranzen.

§. 1.

Ich habe oben B. 3. C. 5. §. 10. ff. bereits von der Assecuranz geredet, in wie ferne sie das Geschäfte einer Gesellschaft sein könne und gewissermassen wirklich sei. Hier, da ich von dem Geschäfte der Versicherung für Seegefahr selbst rede, werde ich es als das Geschäfte eines Privatmanns ansehen dürfen, wie es denn immer in den darüber geschlossenen Contracten als ein solches erscheint, auch wenn der Bevollmächtigte einer Compagnie denselben schließt und zeichnet.

§. 2.

Eine See-Versicherung oder Assecuranz ist demnach ein Contract, vermöge dessen ein Mann dem andern sich verpflichtet, allen Schaden, welcher aus der Wasserreise an dem Eigentuhm des andern entstehen kann, zu ersezen, wenn er ihm dafür einen der übernommenen Gefahr gemässen Teil des Wehrts

von seinem Eigentuhm zahlt. Ein Mann, der aus der Schliessung solcher Contracte ein Geschäfte macht, ist ein Versicherer, Assekuradör, Assuradör, Englisch: Insurer.

Der von dem die Versicherung suchenden eingewilligte Preis oder Belohnung für dieselbe wird die Assekuranz-Prämie genannt.

§. 3.

Der Zwek einer solchen Versicherung kann nichts minders sein, als daß der Versicherte durchaus gewis sein will, daß alles, was auf dieser Reise oder durch deren Veranlassung ihm als Schaden oder Verlust an dem über Wasser gehenden Schiffe oder Gut entstehen kann, nicht mehr ihm zur Last komme, sondern gänzlich von dem Versicherer ersezt werde. Das darüber ausgefertigte und von dem Versicherer unterschriebene Document wird die Polize genannt; eine Benennung, deren wahrscheinlichste Ableitung die von dem Lateinischen Worte: polliceri, versprechen ist. Man wendet dazu gedrukte Formulare an, deren Inhalt alle erdenkliche Gefahren, die aus einer Wasserreise entstehen können, umständlich ausdrukt, um dem Versicherer jede Ausflucht zu benehmen, wenn dem Schiffe oder der Ladung ein Un-

fall, nicht immer vom Wasser selbst, aber doch durch Vorfälle, die eine Folge der Seereise waren, entstanden ist.

So bekannt die Formulare dieser Polizen sind, so will ich doch ein solches hieher sezen, weil ich die besondern Anmerkungen über alle Bedingungen und Nebenumstände eines Versicherungs-Contracts nicht besser, als nach dem Inhalt der Polize, ordnen zu können glaube. Ich werde denen Worten, auf welche sich diese Anmerkungen beziehen, die Römische Zahl der Anmerkung beifügen; aber auch jeder Anmerkung einen besondern §. geben, da manche derselben nicht sehr kurz ausfallen mögte.

Man nimmt solche Versicherungen nicht blos auf Seegefahr, sondern manchmal auch auf die Gefahren der Flußfahrt, insonderheit in Jahrszeiten, wo es Beispiele giebt, daß auch Flußschiffe unglüklich werden können. Hier in Hamburg wird manches Stük Gut von oder bis Lüneburg versichert. Der Weg ist sieben Meilen zu Wasser lang, deren vier über die Elbe gehen und nicht beispiellos vom Umschlagen der Schiffe sind.

Assecuranzen auf Landfracht haben zwar auch Statt, fallen aber selten vor.

§. 5.

Hamburgisches Formular der Polize auf Güter.

Wir I. unterschriebene Assecuradeurs, für uns und unsere Erben, bekennen ein jeder für seine gezeichnete Summe versichert zu haben an Hrn. Gregorius Martens für fremde Rechnung II. auf zwei Kisten Leinen C V B No. 1. Bco. Mk. 5000, und V B G No. 2. Bco. Mk. 5000, welche mit unserm, der Assecuradeurs Consens, ob schon dieselben mehr oder weniger gekostet haben, oder wehrt sein mögen, und ohne ins künftige des Wehrts halber einigen mehrern Beweis und Rechnung als nur allein diese Polize zu fodern, auf, wie oben, taxirt, III. und geladen sind, oder noch eingeladen werden sollen, in das Dänische Schiff, Anna Maria, welches Schiffer Jens Rasmussen oder ein anderer IV. jezo führet, und von Hamburg, wo selbst es diese Güter eingenommen, nach Cadix, V. alwo diese eingenommene Güter zu entladen und zu löschen sein, gehen soll. Wir nehmen über uns gegen Empfang VI. von 3 p. C. Prämie in Bco. den Risiko und die Gefahr dieser eingeladenen Güter in Ansehung alles Schadens und Unglüks, so denselben ganz oder zum Teil in bedachten oder unbedachten Fällen auf einige Art und Weise zustossen und überkommen könnte, gestalt wir gehalten sein wollen,

für alle Gefahr von See, Sturm und Ungewitter, Schiffbruch, Strandung, Uebersegelung, Werfung, Feuer, Arresten und Bekümmerungen von Königen, Fürsten und andern Puissancen, feindlicher Nehmung, Aufbringung, Confiscationen und Repressalien, auch für gewaltsame Spoliirung der Kaper und Seeräuber, und für alle andere Perikeln, so auf dieser Reise diesen Gütern durch äusserliche Gewalt zustossen mögten, es geschehe solches durch Versehen, Versäumniß und Muhtwillen des Schiffers oder seines Schiffsvolks, oder sonst auf einige andere Art und Weise. Wir sezen uns völlig in den Plaz von besagtem Herrn Assecurirten VII, um denselben von allem solchen Schaden sicher zu stellen. Und beginnet dieser Risiko von dem Moment an, daß diese Güter vom Lande geschieden, um an Bord gebracht zu werden, bis dieselben zu Cadix frei und unbeschädigt wieder an Land werden gebracht sein VIII. Gott geleite es in Salvo!

Wir sind auch zufrieden, daß das Schiff, worinnen diese Güter eingeladen sind, auf Gutbefinden des Schiffers seine Reise fortsezen möge IX. Und daferne, welches Gott verhüte, sich zutragen sollte, daß auf vorhingedachte, oder sonst auf einige Art und Weise, diesen Gütern und Kaufmannschaften einiges Unglük zukomme, oder daß dieselben ganz oder

zum Teil verloren, verdorben oder beschädigt würden; so geloben wir und verpflichten uns, so wol der erste als der lezte, ein jeder für die von ihm hierunter gezeichnete Summe, allen diesen Schaden und Verlust, nebst allen extraordinairen Unkosten, zu gelten, und, nachdem uns von dem geschehenen Unglük gebührende Nachricht gegeben worden X, innerhalb zween Monaten XI. ein jeder solche seine gezeichnete Summe, oder so viel davon zu des Assecurirten völliger Schadloshaltung erfodert wird, promt zu bezahlen.

Inmassen wir, in allen so wol gedrukten als beigeschriebenen Clausuln und Bedingungen, welche den gedrukten gleich gelten, oder vielmehr vorzuziehen sind, der Stadt Hamburg Assecuranz- und Haverei-Ordnung uns unterwerfen. Alles bei Verpfändnng unserer Haab und Güter, auch ohne List und Gefährde, geschlossen durch den beeidigten Mäkler Philipp Redlich XII.

Hamb. den 10. März 1792 XIII.

Bco. Mk. 6000. Für Sechs Tausend Mark Bco., bei Verpfändung der Assecuranz-Compagnie-Capital, Prämie in Bco. empfangen, den 10 März. Hamb. 1792.

Marcus Behutsam.

Bc. Mk. 4000. Für Vier Tausend Mark Bco.
Prämie in Bco. empfangen.
Arnold Wagemann XIV.

§. 5.

I. Wenn die Polize auf eine etwas grosse Summe geht, so wird nicht leicht ein einzelner Assecuradör auf das ganze Capital zeichnen. Man sezt also bei jedem Formular voraus, daß mehrere unter demselben zeichnen werdeu. Dies Wir wird dann auch nicht immer geändert, wenn gleich nur ein einziger Name unter der Polize zu stehen kömmt.

Es ist eine Hauptregel des verständigen Assecuradörs, auf viele Schiffe, aber nur kleine Summen zu zeichnen. Denn er sieht auf die Wahrscheinlichkeit hinaus, daß von einer gewissen Zahl von Schiffen ungefähr gleich viele verunglükken. In Frankreich rechnete man sonst auf hundert deren zwei. Dies ist schon eine grosse Zahl, zumal da die von und auf die Häfen Frankreichs segelnden Schiffe ein offenes Meer befahren, und wenigstens ehemals wenig Schiffe durch den Canal, und keine durch den Sund segelten. Wäre jenes Verhältnis für Frankreich einer zuverlässigen Erfahrung gemäß, so müßten für die Nordischen Meere wenigstens drei auf hundert gerechnet werden, und dem zufolge könnten die

Versicherer noch nicht bestehen, wenn ihre Prämien 3 p. C. im Durchschnitt betrügen, weil doch für so manches nicht verunglükkendes Schiff Averei beiderlei Art zu bezahlen vorfällt. Aber das Verhältnis sei, welches es wolle, so kömmt doch der Versicherer der Wahrscheinlichkeit desselben um so viel näher, auf je mehr Schiffe er zeichnet. Die Bewandnis ist fast eben so, wie mit den Leibrenten. Wer Geld von einem einzelnen Menschen auf Leibrenten nimmt, kann zwar aus den Mortalitäts-Tabellen für denselben bald bestimmen, wie viel er nach der wahrscheinlichen Dauer von dessen Leben ihm als Leibrente geben könne. Aber dies kann ihn bei einzelnen sehr triegen. Wenn aber der Staat oder eine grosse Gesellschaft das Geld vieler Hunderter auf Leibrente annimmt, so trift es besser zu. Indessen mag der Privat-Assecuradör in Rüksicht auf sein Vermögen für grössere Summen zeichnen. Die Hamburgischen Assecuranz-Companien befugen ihre Bevollmächtigten, in Hinsicht auf ihr grosses Capital, 10 bis 15000 Thaler Bco. auf Ein Schiff, es sei aufs Schiff oder in demselben geladene Güter, zu zeichnen.

§. 6.

II. Es ist der Natur eines jeden Contracts gemäß, daß ein Contrahent den andern kenne. Nun aber werden in Städten, wo viele Assecuradöre leben,

oder einzelne mit grossem Capital errichtete Assecuranzcompanien bestehen, sehr viele Versicherungen auf fremden Auftrag gesucht. Denn so mancher Hafen, von welchem aus Seefahrt getrieben wird, hat gar keine Assecuradöre. Dann gibt der die Versicherung suchende durch den Zusaz: für fremde Rechnung, an, daß er als Commissionär oder Bevollmächtigter handle. Nichts aber verpflichtet ihn, seinen Mandanten zu nennen. Es giebt aber Vorfälle, da derselbe noch nicht wissen kann, ob er die versicherte Sache nicht als sein Eigentuhm ganz oder zum Teil anzusehen habe. Um sich also frei zu halten, daß er zu seiner Zeit als Eigner oder Bevollmächtigter handeln dürfe, fügt er auch wol den Ausdruk ein: für eigne oder fremde Rechnung.

Wer an einem fremden Ort eine Versicherung nehmen läßt, muß befürchten, daß sein Bevollmächtigter Assecuradöre auswähle, welche nicht zuverlässig, oder in ihrem Geschäfte unglüklich sind, und insolvent werden. Gewöhnlich steht also der Bevollmächtigte del credere, und berechnet sich dafür ein gewisses. Dadurch wird freilich den Bürgern eines Handelsplazes, wo grosse Summen versichert werden können, dies Geschäfte einträglicher. Ja es ist dieser Gewinn gewisser, als der von den Prämien

selbst, und bleibt dem Bevollmächtigten, wenn auch die Versicherer selbst mehr verlieren, als gewinnen.

Der Preis dieses del Credere bestimmt sich gewissermassen nach der Prämie zwischen $\frac{1}{4}$ und 1 p. C. des versicherten Capitals. Denn es hat damit eine andre Bewandnis, als mit dem del Credere bei Verkaufs-Commissionen. In diesem steht der Commissionär für sein bedungnes del Credere auf jeden Fall ein. Aber bei Assecuranzen wird seine Garantie nur in dem Falle wirksam, wenn Unglük erfolgt, und dieser Fall wird bei einer weitern Reise und in schlechter Jahrszeit in eben dem Verhältnis wahrscheinlicher, in welchem der Versicherer seine Prämie erhöht. Liefen alle Assecuranzen glüklich ab, so zöge der Commissionär das del Credere gar umsonst.

§. 7.

III. Es mögte manchem seltsam erscheinen, daß der Versicherer in Ansehung der Taxe der versicherten Güter sich dem Willkühr des Versicherten so ganz überläßt. In der Taht ist es bei den Versicherungen auf das Schiff selbst (welche man eine Assecuranz aufs Casco nennt) sehr bedenklich, und die Fälle sind nicht selten, da ein betrügerischer Rheder ein Schiff hoch versichern läßt, und mit dem Schiffer unter Versprechung einer grossen Belohnung Abrede

nimmt, es durch Bohren zu versenken, oder es stranden zu lassen. Bei Stük-Gütern ist dieses weniger zu besorgen. Denn gesezt, einer liesse ein solches Stük Gut in der Hofnung, den zwiefachen Wehrt ersezt zu bekommen, so hoch versichern, so hat er es doch nicht in der Macht, oder der Lohn der Büberei würde ihm zu hoch zu stehen kommen, wenn er den Schiffer bereden wollte, zu seinem Vorteil das Schiff mit allen übrigen Gütern verunglükken zu machen. Schon bedenklicher ist es, wenn der Versicherte ein Schiff allein befrachtet, und der Versicherer den Wehrt der Ladung nicht untersuchen kann.

Wenn, wie in dieser zum Muster genommenen Polize, mehrere Stükke Güter bezeichnet werden, so ist es nicht gleichgültig, ob diese in Einer Taxe zusammengenommen oder ob jedes Stük besonders taxirt werde; denn der Assecuradör ist bei minder verderblichen Gütern frei, wenn sie eine Beschädigung leiden, die nicht 3 p. C. von deren Taxe ausmacht. Sind sie nun in der Taxe besonders, wie z. B. hier jede Kiste zu 5000 Mk. taxirt, und leidet Eine derselben eine Beschätigung, die über 3 p. C. ihres besondern Wehrts oder etwa 160 Mk. beträgt, so muß er sie bezahlen. Wären sie aber beide vereint zu 10000 Mk. taxirt, so ersezt er sie nicht. Denn 160 Mk. sind von 10000 Mk. wenig mehr als $1\frac{1}{2}$

p. C. Man mögte also denken, ein vorsichtiger Kaufmann tuhe wol, wenn er jedes Stük Gut in der Polize besonders taxirt. Aber der Versicherer wird eben deswegen eine höhere Prämie fodern. Doch kann die Sache auch zum Schaden des Assecuradörs ausschlagen, wenn die Taxe nicht geteilt ist. Es sein z. B. zwei Kisten Leinen, jede 5000 Mk. wehrt, in Einer Taxe zu 10000 Mk. versichert. Eine derselben leide eine Beschädigung bis zu 300 Mk., und die zweite zu 140 Mk. Wären sie in der Taxe unterschieden worden, so würde der Versicherer jene, aber nicht diese Beschädigung vergüten. Denn so beträgt sie nicht 3 p. C. von 5000 Mk. Nun aber muß er alles bezahlen. Denn 440 Mk. sind mehr als 3 p. C. von 10000 Mk. Man sieht also, daß es eine gewissermassen unnüze Subtilität ist. Der Kaufmann trennt indessen die Taxe mit gutem Grunde in dem Falle, welchen ich hier annehme, daß die beiden Kisten zwei verschiedene Eigner haben.

Bei mehr verderlichen Waaren, als Leinen und d. gl. sind, z. B. rohem Zukker, Hanf, Korn und d. gl., macht der Versicherer die Bedingung, die aber der Polize eingerükt werden muß, daß er frei von 10 p. C. Averei sei. Korn wird im Winter gewöhnlich frei von Averei gezeichnet. Doch kömmt es auch dem Assecuradör im Fall eines totalen

Schadens zu Statten, wenn er nicht unter solcher Bedingung gezeichnet, und daher eine so viel höhere Prämie gezogen hat. Bei solchen leicht verderblichen Gütern wird es noch wichtiger, ob jede Kiste, Faß oder Pak besonders taxirt ist. Es ist keine Nation meines Wissens, ausser den Portugiesen und Spaniern, deren Schiffer oder Rheder für die kleinen Beschädigungen durch eindringendes Seewasser einstehen. Daher aber sind für Güter, die auf Portugiesischen Schiffen verführt werden, solche Clauseln unnötig. Eben deswegen aber werden die Schiffe keiner Nation so gut kalfatert, als die Portugiesischen und Spanischen, doch erstere vorzüglich.

Diese so willkührlich gemachte Taxe der versicherten Güter kömmt dem Versicherer nur dann ganz zur Last, wenn das Gut ganz verloren geht. Doch bezahlt er bei einem solchen totalen Schaden der Regel nach nur 98 p. C. Indeß haben die Hamburgischen Assecuranz-Companien sich zur Bezahlung des vollen Belaufs verpflichtet, welche Zahlung nur den Aufschub leidet, welchen bei manchem ganz verschwundenen Schiffe die Geseze im Verhältnis der Entfernung erlauben, in welcher das Schiff muhtmaßlich verloren gegangen ist. Wenn jedoch die Waare nur stark beschädigt ist, so wird diese Beschädigung zu Procenten gesezt, nicht der Taxe in der

Polize, sondern des Wehrts, welchen die Waare an dem Bestimmungsorte gehabt haben würde, wenn sie unversehrt angekommen wäre. Ich werde Beispiele davon in den Zusäzen angeben.

Der Kaufmann, der dem Wehrt der Waare in seiner Taxe sich am nächsten hält, um auch nicht zu viel Prämie zu bezahlen, nimmt wenigstens eine runde Summe an, und schlägt die muhtmaßliche Prämie gewöhnlich mit in dieselbe. Denn in der Taht erhöhet diese den Wehrt der versicherten Waare.

§. 8.

IV. Für den Versicherer ist die Kenntnis, welche er von dem Schiffe und dem Schiffer hat, oder die Vermuhtung, daß jenes in gutem Stande, dieser mit der Schiffahrtskunst wol bekannt sei, auch die Meere kenne, durch welche er gehen soll, ein Hauptgrund seiner Entschliessung, ob und zu welcher Prämie er die Polize zeichnen wolle. In Ansehung des Schiffes hat nun keine Veränderung Statt, und er ist von seiner Verpflichtung frei, wenn das versicherte Gut ohne seine Wissenschaft in ein anderes Schiff geladen wird. Aber in Ansehung des Schiffers befreiet ihn keine Veränderung, sie mag nun zufällig durch Krankheit oder Tod desselben entstehen,

oder die Rheder andere Gründe haben, denselben vor angetretener Reise seines Dienstes zu entsezen.

§. 9.

V. Daß Ein Ort der Bestimmung in der Polize benannt werden müsse, versteht sich von selbst. Aber wenn aus Gründen, deren ich Cap. 1. §. 7. erwähnt habe, ein Schiff seine Fahrt auf mehrere Oerter richtet, so muß in der Polize aufs Schiff ein jeder Ort benannt werden, wohin dasselbe auch nur muhtmaßlich gehen mögte. Es geht z. B. in die Mittelländische See, wo es der Reihe nach in Cartagena, Alicante, Barcelona seine Fracht teilweise entladet, oder Fracht in diesen Häfen sucht, so muß dies in der Polize angegeben werden, und der Versicherer ist frei, wenn das Schiff anders, als durch Noht gedrungen in einen nicht benannten Hafen, z. B. in Malaga einläuft. Ja dies hat sogar Statt, wenn der Hafen näher liegt, als der angegebene Bestimmungsort. Dieser sei z. B. Lissabon, der Schiffer aber entschliesse sich in Bilbao einzulaufen, und dort Fracht zu suchen. Denn in einem so wichtigen Contract muß alles durchaus nach dem Buchstaben gehen; und der Assecuradör hat Recht, wenn er im Fall eines Unglüks saget: eben das Unglük, welches dem Schiffe begegnet ist, da es seine Fahrt auf Bilbao richtete, würde ihm nicht begegnet sein, wenn es

auf der Fahrt nach Lissabon verblieben wäre. Ich bezahle also keinen Unfall, für welchen ich eigentlich nicht versichert habe.

Ist aber die Versicherung auf Güter genommen, so darf in der Polize für diejenigen, welche für den nächsten Hafen bestimmt sind, nur dieser bemerkt werden. Sind sie aber für den zweiten oder dritten Hafen bestimmt, so müssen alle bemerkt werden, welche das Schiff vor Ausladung des Guts berührt.

Bei einer ungewissen Bestimmung des Schiffes wird zwar in der Polize ein oder zwischen den beiden muhtmaßlichen Bestimmungshäfen eingeführt, z. B. nach Havre de Grace oder Nantes. Dann aber darf eben dieses Schiff nicht nach Havre de Grace und Nantes gehen; sondern der Versicherte muß, wenn er erfährt, daß das Schiff von Havre de Grace noch weiter nach Nantes segeln werde, dem Versicherer es anzeigen und allenfalls eine neue Polize, natürlich mit erhöheter Prämie, zeichnen lassen.

§. 10.

VI. Die Natur eines Assecuranz-Contracts erfodert es zwar durchaus, daß der Versicherer nicht an denselben gehalten sei, wenn er nicht die Prämie empfangen hat. Es ist wenigstens dem strengen

Rechte gemäß, daß sie ihm in möglich kürzester Zeit nach seiner Unterzeichnung gezahlt werde, zumal da er bei dieser Zeichnung über deren Empfang quitirt. Auch ist ein grosser ihm sehr zu gönnender Gewinn darin, daß er die Prämien früher in Händen hat, als die Seeschäden von ihm bezahlt werden. Hat ein Privat-Assecuradör andere Handelsgeschäfte, so kann er noch ein behaltener Mann bleiben, wenn er z. B. 100000 Mk. im Jahre an Prämien einnimmt, und grade so viel für Seeschäden wieder auszahlen muß, wenn er mit diesen 100000 Mk., die ihm keine Zinsen kosteten, seine Handelsgeschäfte mit Glük betrieben hat. Wohnt er an einem grossen Wechselplaz, so benuzt er dies Geld im diskontiren. Das neue Preussische Gesezbuch hat auch der Billigkeit gemäß, Teil 2. Tit. 8. §. 2067, festgesezt, daß die Prämie innerhalb Vier und Zwanzig Stunden nach empfangener Polize bezahlt werden solle, oder executivisch eingetrieben werden dürfe.

Aber auch hierin hat sich ein Credit eingeführt, der oft über die Gebühr lang und mit Unsicherheit verbunden ist. In unserm Hamburg ist es freilich jezt unmöglich, daß der Makler, so wie er die Assecuranz schließt, gleich bezahlen könne. Dies geschah ehemals, da der Assecuranzen so wenig waren, und der Makler mit einem Beutel voll Species-Geld

noch ziemlich weit ausreichen konnte. Wo eine Zettelbank ist, da geben deren Noten freilich eine grosse Erleichterung. In Hamburg aber werden die Prämien jezt alle in Banco bedungen; der Makler aber darf kein Bankfolium haben, und wenn der Kaufmann, für welchen er geschlossen hat, so gleich in Banco abschreiben lassen wollte, so kann er dies nicht in kleinen Posten unter 100 Mk. tuhn. Die Folge davon ist, daß die Prämien zwischen dem Assecuradör und Makler, und zwischen diesem und den Versicherten auf Rechnung stehen bleiben, um in grössern Summen abgetragen werden zu können. Aber eine zweite Folge davon ist, daß der Makler diese Summen oft länger an sich hält, als er sollte, und eine dritte, daß auch der Kaufmann, der dies weiß, mit der Bezahlung an ihn zurük hält. Insonderheit aber sind manche Ausländer, welche in Hamburg haben versichern lassen, mit Remittirung der Prämien sehr träge. Die Fälle sind also nicht selten, da Assecuradöre durch Bankerotte der Makler oder diese durch Bankerotte der Kaufleute verlieren. Bei dem allen aber bleibt der Assecuradör nicht nur durch seine Quitung, welche seine Unterschrift begleitet, an den Contract gebunden, sondern er ist es schon, sobald er mit dem Makler geschlossen hat. Wenigstens ist in Hamburg kein Beispiel anzuführen, da ein Versicherer unter dem Vorwand nicht empfan-

gener Prämie sich von seiner Verpflichtung los zu sagen versucht hätte.

Aber daraus entsteht wieder eine andere Irregularität. Da sonst nach gegebener Quitung innerhalb dreissig Tagen wegen Nichtbezahlnng geklagt werden muß, so gelten die Foderungen des Versicherers auch auf längere nicht bestimmte Zeit.

Das alles kann nun freilich nicht wol anders sein. Denn wer die Versicherung sucht, will von dem Augenblik an, da sie geschlossen ist, keiner Gefahr von einer unvermeidlichen, wenn gleich noch so kurzen Zögerung in der Bezahlung ausgesezt sein. Niemand würde bei dem Versicherer zeichnen lassen, der aus zu grosser Pünctlichkeit oder Besorgnis, nicht bald bezahlt zu werden, bei seiner Unterschrift noch mit der Quitirung zurükhielte, um so lange nicht gebunden zu sein, als er nicht bezahlt ist. Aber so, wie es gewöhnlich geht, ist doch der Mißbrauch zu groß. Ich habe in meiner Abh. über Handlungs-Usanzen im 1. B. S. 261 der Handlungs-Bibliothek vorgeschlagen, daß der nicht bezahlten Prämie nach drei Monaten die Rechte einer Wechselschuld beigelegt werden mögten. Zwar ist hier durch ein Statut vom J. 1763 vestgesezt, daß innerhalb drei Monaten alle Prämien sollen berichtigt werden. Aber dies

scheint mir nicht hinlänglich zu sein. Die Erfahrung hat seitdem oft bewiesen, daß Versicherte und auch Makler oft in grossen Verlust durch ihre in diesem Statut nicht verbotene Nachsicht gerahten sind. Wird aber die 3 Monate lang rükständige Prämie zu einer Wechselschuld, so hat so wenig bei ihr, als bei Wechseln selbst, fernere Nachsicht Statt, und sie muß nun berichtigt werden, oder der Schuldige sich insolvent erklären.

§. 11.

VII. Das wesentliche des Assecuranz-Contracts liegt in diesen Worten: Wir sezen uns völlig in den Plaz des Assecurirten. Der Versicherte will sich der ganzen Gefahr von allem Schaden und Verlust entledigen, der an seinem Schiffe und Gute durch die in der Polize bemerkte Reise entstehen kann; von allem Schaden, welchen er selbst leiden müßte, und von keinem andern würde fodern können, so bald er sein Eigentuhm aus der sichern Lage in seinem Speicher genommen und den mancherlei Vorfällen der Reise es überlassen hat, oder der seinem Schiffe bevorsteht, wenn es den Anfang mit der Ladung gemacht hat. Es wäre also die Auseinandersezung aller dieser Gefahren in den vorhergehenden Zeilen überflüssig, wenn man Contracte in so allgemeinen Ausdrükken schliessen dürfte,

welche die wesentliche Absicht derselben darstellen, und wenn man nicht jeder Auslegung vorbeugen müßte, welche ein nicht redlicher Contrahent hintennach erfinden mag. Nun sind freilich unter den mannigfaltigen Gefahren einer Seereise viele Fälle, von welchen ein solcher Contrahent behaupten mögte, sie seien zur Zeit der Zeichnung des Contracts nicht einverstanden oder beabsichtigt worden. Ich will auf einige derselben, denen in den vorhergehenden Zeilen vorgebeugt ist, zurükgehen. Diese sind: a) der Fall eines unerwartet entstehenden Krieges, oder b) solche Vorläufer desselben, wie Repressalien, Beschlag, oder c) in schon entstandenem Kriege unerwartete und nicht gewöhnliche Verordnungen abseiten der Kriegführenden Mächte, wovon ich in den Zusäzen einige Beispiele angeben werde; d) oder ungerechte Entscheidungen über widerrechtliche Aufbringung, wovon die Britischen Gerichte in den lezten Seekriegen manches trefliche Beispiel gegeben haben. e) Gewalttähtigkeiten der Kaper auch an nicht feindlichen Schiffen. f) Unfälle, die offenbar durch Versehen oder Muhtwillen des Schiffers und Schiffsvolks entstanden sind, wozu man noch g) selbst die Schiffsdieberei rechnen muß. So natürlich alle solche Vorfälle unter jenem allgemeinen Ausdruk mit einverstanden sind, so mögte doch sehr oft, wenn sie nicht ausdrüklich erwähnt wären, ein Assecuradör die Einwen-

dung geltend zu machen suchen, welche die Juristen die exceptionem rei non sic sed aliter gestae nennen. Er würde sagen, er habe sich zwar in die Stelle des Versicherten, aber nur in Hinsicht auf solche Unfälle gesezt, welche beide Teile bei Schliessung des Contracts als möglich ansahen, aber nicht in Hinsicht auf unerwartete Kriege, auch nicht auf Spizbüberei des Schiffers und des Schiffsvolks, weil er vielmehr angenommen, der Versicherte kenne die Schiffer besser, als er selbst. Nun aber hilft ihm auch offenbare Spizbüberei nicht anders, als wenn er den Beweis führen kann, der Versicherte selbst habe darum gewußt. So hart das alles ist, so kann es doch nach der wesentlichen Absicht eines Assecuranz-Contracts nicht anders sein.

§. 12.

VIII. Zur ganzen Gefahr der Reise gehört alles, was dem Kaufmanns-Gute begegnen kann, wenn es vom Lande ab gebracht wird, bis es wieder auf festem Boden liegt. Selbst solche Versehen, welche eine Beschädigung beim Einladen oder Ausladen veranlassen, kommen dem Versicherer zur Last. Auf diesen Fuß werden in unsern Gegenden alle Versicherungen geschlossen. Die Britischen Geseze geben zwar an, daß die Versicherung nur gelte, so lange das Gut über dem Kiel des Schiffes sich befindet.

Sie verbieten aber nicht, die Gefahr vom Lande bis aufs Land zu bestimmen. Dem Kaufmann kann dies nicht gleichgültig sein, wenn er sich ganz sicher stellen will. Denn in sehr vieleu Seepläzen ist sein Gut wesentlichen Gefahren ausgesezt, bevor es über den Kiel des Schiffes gelangt, und wenn es das Schiff wieder verläßt. Dies sind diejenigen, zu welchen kein grosses oder gar kein Seeschiff kommen kann, ohne auf einer unruhigen Rhede oder in Vorhäfen zu löschen, von und zu welchen die Fahrt in Lichtern (an der Ostsee nennt man sie Bordings) über wilde Gewässer geht. So ist es mit den meisten Preussischen Häfen bewandt. Auf unserer Elbe ist diese Gefahr unerheblich, auch wenn ein grosses Schiff auf vier Meilen von der Stadt löschen oder seine lezte Ladung einnehmen muß. Diese Gefahr wird nun freilich von dem Assecuradör übernommen; es giebt aber in Ansehung der Grossen Averei hiebei allerlei zu bedenken, worüber die Seerechte nicht gleichstimmig entscheiden.

In der Polize auf Schiffe (oder aufs Casco) wird die Gefahr von dem Tage und der Stunde an gerechnet, da das Schiff seine Ladung oder Ballast einzunehmen angefangen, bis es an dem Bestimmungsorte seine Ladung völlig gelöscht hat. Das ist an sich

klar, aber auch der Grund der Sache einleuchtend. Denn dadurch bestimmt sich der Anfang und das Ende der Reise, auf welche die Versicherung geht. Doch entsteht auch hier eine Schwierigkeit in dem Falle, wenn das Schiff schon wieder zu laden anfängt, ehe es seiner mitgebrachten Ladung völlig entledigt ist, von welcher ich in den Zusäzen noch etwas nachtragen werde.

§. 13.

IX. Zwar nimmt der Assecuradör gar sehr Rüksicht auf die Zeit, zu welcher ein in Ladung liegendes Schiff seine Reise antreten wird, wenn er auf das Schiff oder dessen Ladung zeichnet.

Wenn die Versicherung auf ein Schiff oder Gut genommen wird, das in einem fernen Hafen segelfertig liegt, oder die Reise bereits angetreten hat, so wird die Nachricht davon in einem auf dem Formular zu dem Ende leer gelassenen Plaze eingetragen. Denn auch auf solche Umstände kömmt es sehr an. Es werde z. B. heute den 14ten December in Hamburg eine Versicherung auf ein von Nantes kommendes Schiff gesucht, da man schon durch Briefe weis, daß in den lezten Tagen des Novembers ein schwerer Sturm im Canal gewesen sei. Der Versicherer wird sich aus dem Grunde entschliessen zu zeichnen, weil

er dem Briefe traut, der ihm sagt, daß das Schiff zur Zeit des Sturms noch im Hafen gelegen habe. Späterhin wird er zeichnen, wenn ihm versichert wird, daß es erst nach diesem Sturm unter Segel gegangen sei. Aber er ist frei, wenn hintennach erweislich ist, daß man ihn mit dieser Nachricht hintergangen habe.

Aber eben so wichtig ist es für ihn zu wissen, ob das Schiff zu einer angegebenen Zeit schon seine Ladung gehabt habe, und segelfertig gewesen sei. Natürlich verändern sich die Prämien mit den Jahrszeiten, und man unterscheidet sehr gewöhnlich Winterprämien und Sommerprämien. Kein Kaufmann wird im Februar schon Versicherung auf ein Schiff oder auf Güter suchen, die vielleicht nicht vor Maimonat abgehen. Aber mancher wird im August schon die Versicherung suchen, wenn das Schiff wahrscheinlich nicht vor dem October voll und Segelfertig wird. Kein Versicherer wird ihm auf Sommerprämien zeichnen, wenn er dies einigermassen voraussieht. Aber wenn das Schiff in einem fernen Hafen in Ladung liegt, so kann nur die Versicherung, es sei zur angegebenen Zeit segelfertig gewesen, ihn in Bestimmung der Prämie leiten.

Indessen scheint mir die Natur der Sache es mit sich zu bringen, daß die Verzögerung jeder Seereise

aus der guten in die schlechte Jahrszeit eine Erhöhung der Prämie zur Folge habe, und dies in der Polize ausbedungen werde. In dem Neuen Preussischen Gesezbuche ist hierüber wirklich nach Billigkeit verfügt worden. Ich werde mehr davon in den Zusäzen sagen.

So lange dies nicht geschieht, gewinnt der Versicherer freilich oft in dem umgekehrten Falle, wenn er im Winter gezeichnet hat, und das Schiff erst im Frühjahr segeln kann. Aber alle, die Versicherung suchen, werden dies zu vermeiden wissen. Es entsteht sogar ein Grund daraus, nicht in Schiffe zu laden, die in den lezten Herbstmonaten in Ladung liegen, wenn es nicht mit der Versendung der Waare grosse Eile hat. Nur in Einem Falle können sie es nicht; das ist, in frühen und lange dauernden Wintern. Dann kann es treffen, daß Versicherungen schon im November zu hohen Winterprämien genommen werden, und das Schiff nicht vor dem März, oder, wie es im J. 1785 lief, nicht vor dem Mai unter Segel geht.

Bei dem allen aber kann dem Versicherer keineswegs frei gelassen werden, die beschleunigte Abreise eines Schiffers zu verlangen, nachdem er gezeichnet hat, vielweniger sich von seiner Versicherung los zu

sagen, wenn er glaubt, daß der Schiffer über die Gebühr zögere, und er durch zu früh verlangte Zeichnung absichtlich hintergangen sei. Denn einerseits mögte ein der Schiffahrt nicht sehr kundiger Assecurador ungegründete Foderungen an den Schiffer machen; andrerseits würde es ihm, auch bei einer gerechten Sache, schwer werden, den Beweis gegen den Schiffer zu führen, daß er ohne gültige Ursachen gezögert habe. Er muß also blos durch eigne Vorsicht und Ueberlegung dem Nachteil auszuweichen suchen, der ihm daraus entsteht, wenn er auf Sommerprämie zeichnet, was eigentlich Winterprämie sein sollte.

§. 14.

X. Die Nachricht von dem Unglüksfall wird schlechthin gegeben, oder, wie der Ausdruk hier ist, angedient. Dies liegt dem Makler ob, der die Versicherung besorgt hat, welcher den Unglüksfall auf dem Contoir des Versicherers in einem zu dem Ende bereit gehaltenen Buche bemerkt. Sind schon Documente über den Schaden da, so begleiten sie diese Andienung. Damit aber ist der Versicherte nicht von aller Bemühung und Vorsorge frei, den Schaden so sehr zu vermindern, als möglich, sondern er muß das verunglükte oder beschädigte Schiff oder Gut noch immer ansehen, als wäre es seine

eigene Sache. Dies ist höchstbillig, den 1) der Assecuradör würde unglaublich beschäftiget werden, wenn er über jeden Unglüksfall den Briefwechsel übernehmen, oder, wie es oft nötig wird, Bevollmächtigte an Ort und Stelle senden, oder, wenn es auf rechtliche Entscheidung ankömmt, sein Recht in der Ferne selbst verfechten müßte. 2) Der Kaufmann kann durch seine Correspondenz weiter reichen, auch bequemer seine Vorteile wahrnehmen, als der Assecuradör, dessen Geschäfte eigentlich nicht mit grossem Briefwechsel verbunden ist. Wenn z. B. ein nach Bourdeaux bestimmtes Schiff auf der Garonne bleibt, so ist kein Eigner von dem Schiff oder den Gütern, der nicht dort seinen Correspondenten hätte.

In Hamburg werden, wenn ein wichtiger Strandungsfall bekannt wird, aus welchem noch etwas zu retten Hofnung ist, alle Interessenten am Schiff und an der Ladung zusammenberufen. Diese wählen alsdann aus ihrem Mittel Deputirte, welche sich des Ganzen in jedem möglichen Wege annehmen, auch wol einen sichern Mann an den Ort der Strandung senden. Die Assecuradöre nehmen an diesen Ueberlegungen den ihnen dienlichen Anteil, wie denn auch die Kosten am Ende auf sie fallen. Wenn indessen der Verlust als eine Tahtsache entschieden, oder die beschädigte Waare an Land gebracht ist, aber in einem

Zustande, da der Eigner, auch selbst mit dem Ersaz der taxirten Beschädigung, sie nicht wieder als sein Eigentuhm an sich nehmen mögte, so steht es ihm frei, die Waare dem Versicherer zu abandonniren, d. i. ihm zu überlassen, was er durch Verkaufung derselben, und so auch durch den Verkauf des Wraks von einem Schiffe wieder erlangen könne. Das sei dann wenig oder viel, so haftet ihm der Assecuradör für den ganzen gezeichneten Wehrt. Doch ist das Abandonniren in Hamburg ein seltner Fall.

§. 15.

XI. Der Verpflichtung, in zwei Monaten zu bezahlen, kann der Versicherer nicht ausweichen, wenn ein totaler Schaden erfolgt, oder die Umstände so sind, daß er das Abandonnement sich hat gefallen lassen müssen. Wenn aber dies nicht Statt hat, so hat er sich eines oft langen Verzuges zu erfreuen, bis der Belauf des Schadens ihm von dem Dispaschör berechnet ist. Aber dieser kann nicht immer dazu gelangen, weil in den meisten Unglüksfällen die nötigen Documente langsam herbeikommen. Dadurch entsteht nun freilich dem Kaufmann ein nicht geringer Verlust, wenn er sein Geld so lange entbehrt, ohne es benuzen zu können. Aber bei den meisten und insonderheit bei grossen Seeschäden ist es bald entschieden, wie viel der Verlust aufs

wenigste betrage. Alsdann bezahlt jeder billige Assecuradör, der seinen guten Credit erhalten will, wenigstens dieses, worüber kein Streit mehr entstehen kann, dem Versicherten, und beide Teile warten dann ab, bis die Dispasche aufgemacht und in Procenten und Brüchen von Procenten angegeben ist, wie viel dem Versicherten gebühre.

§. 16.

XII. Der Makler, von dessen Geschäften überhaupt ich bald näher reden werde, ist bei keinem Geschäfte so nötig, als bei diesem; 1) weil zu grossen Summen auf Einer Polize viele Versicherer müssen gesucht werden, so daß oft mehrere Tage verloren gehen, ehe auf die ganze Summe gezeichnet ist. Dies macht nun eine ins Detail gehende Rechnung entstehen, wie viel einem jeden Versicherer als Prämie zukomme. 2) Nicht nur solcher Rechnungen auf einzelne Polizen, sondern überhaupt der Rechnungen, welche aus mehreren Polizen zwischen Einem Kaufmann und vielen Assecuradören entstehen, entledigt sich jener gerne auf diesen. In Hamburg und in Amsterdam, wo die Prämien in Banco abgeschrieben werden müssen, entsteht ein Grund mehr, daß nicht leicht Eine Prämie besonders abgeschrieben werden kann, und eine grössere Summe aus denselben sich sammeln muß, die der Kaufmann dem Makler, aber

auf das Folium eines dritten, zuschreiben läßt, um ihn in den Stand zu sezen, mit den Assecuradören zu liquidiren. Die Courtage des Maklers ist $\frac{1}{4}$ p. C. von dem Versicherten und halb so viel von dem Versicherer, wenn die Prämie 2 und mehr Procente, aber nur $\frac{1}{16}$ p. C., wenn sie weniger beträgt.

§. 17.

XIII. Das Datum ist bei den Polizen in Absicht auf die Erfüllung des Contracts, wenn es ehrlich zugeht, weniger nohtwendig, als bei irgend einem andern Contracte. Denn wenigstens in neun Fällen unter zehn unterbleibt die Erfüllung auf Seiten des Versicherers. Wenn aber ein Unglüksfall dieselbe entstehen macht, so hängt die Zeit der Erfüllung von den §. 15. erwähnten Umständen ab. Doch machen zwei Umstände einem vorsichtigen Versicherer rahtsam darauf zu halten. Der erste ist, wenn aus Versehen, Misverstand, oder bei Statt habender Ungewisheit, ob die Assecuranz sonst irgendwo schon genommen sei, eine solche zweimal an verschiedenen Orten genommen wird. Z. B. ein Kaufmann schikt dem andern Waaren in Verkaufs-Commission über See, und das Connossement im Briefe zu, zeigt aber in diesem nicht an, daß er selbst für die Assecuranz bereits gesorgt habe; der Commissionär besorgt sie also, und nun findet sich eine zwiefa-

che Assecuranz über dieselbe Sache. In diesem Fall hat die früher gezeichnete den Vorzug, und der später gezeichnet habende Assecuradör giebt die empfangene Prämie mit Abzug eins ½ p. C. zurük. Man nennt diesen Abzug das Ristorno. Der zweite Umstand ist, daß auch wol von hinterlistigen Menschen Assecuranzen gesucht werden, nachdem sie schon insgeheim Nachricht bekommen, daß Unglük vorgefallen sei. Dieser Betrug, welcher freilich den Versicherer von seiner Verpflichtung befreiet, ist oft schwer zu erweisen, und dann vollends nicht, wenn kein Datum den Tag angiebt, da die Versicherung von dem Makler gesucht worden.

§. 18.

VIX. Ich habe S. 271. des 1. Teils von Assecuranz-Companien erwähnt, deren Mitglieder alle mit ihrem ganzen Vermögen einstanden, und gezeigt, wie unnatürlich und unüberlegt diese Verpflichtung sei. Indessen ist bei der Unterschrift des Bevollmächtigten einer Assecuranz-Companie doch immer der Zusaz nötig, daß dieselbe nur für das Capital ihrer Actien einstehe. Denn bei einem jeden Privatassecuradör versteht es sich von selbst, und die Polize sagt es auch, daß er mit seinem ganzen Vermögen einstehe. Da nun die Interessenten der Companie aus dieser Verpflichtung heraustreten, so muß ihr Bevollmäch-

tigter doch eben dies bei jeder Unterschrift bemerken, daß nicht gleiche Rechte gegen seine Interessenten, wie gegen die Privatassecuradöre, gelten.

§. 19.

Das Formular der Polizen aufs Casco, oder auf das Schiff mit dessen Zubehör ist dem auf Güter so gleichlautend, ohne in denjenigen einzelnen Ausdrükken, welche auf die Verschiedenheit der Gegenstände in beiderlei Polizen deuten, daß mir daraus kein Anlaß zu besondern Anmerkungen entsteht. Selbst, wenn Versehen oder Muhtwillen des Schiffers und seiner Leute Schaden oder den gänzlichen Verlust des Schiffes veranlassen, haftet der Assecuradör so gut, wie bei Gütern, so lange er nicht eine Teilnehmung des Eigners beweisen kann.

Aber wenn es auch in diesen heißt: Wir nehmen auf uns die Gefahr alles Schadens und Unglüks, so diesem Schiffe ganz oder zum Teil während dieser Reise auf eine oder andere Art zustossen mögte, so scheint der Buchstabe mehr auzugeben, als was die Natur der Sache zuläßt. Auf eine oder die andere Art wird jedes Schiff einigen Schaden auch auf der glüklichsten Reise, leiden, und nimmer den Bestimmungs-Hafen in völlig so gutem Zustande erreichen, als in welchem es den Abgangs-Hafen

verlies. Es ist das Mittel eines Erwerbs für dessen Eigner, der den Betrag der mit jeder Reise nohtwendig werdenden Reparaturen durch die von dem Schiffe verdiente Fracht eben so wol einzuholen suchen muß, als ein Fuhrmann die Abnuzung seines Wagens, ja selbst seiner Pferde auf sein Fuhrlohn schlägt, und nur dann bestehen kann, wenn er nicht zu wenig darauf gerechnet hat. Auf diesen Verschleis an dem Schiffe, und insonderheit an dessen Geräthschaften, wird als einen unabwendlichen Verlust bei Aufmachung der Grossen Averei hinausgesehen, und dem Schiffe, wenn ihm etwas dergleichen zu ersezen ist, ein Dritteil wegen der vor dem Unglüksfall schon vorausgesezten Abnuzung abgeschlagen. Der Versicherer kann also nicht auf sich nehmen, dem Eigner dies Werkzeug seines Erwerbs ganz Schadenfrei zu erhalten. Wenn er es aber, gereizt durch eine sehr hohe Prämie, wirklich tähte, wie würde man hintennach die Entscheidung möglich machen, wie viel das Schiff ganz und in seinen Teilen bei einer gewöhnlichen Wirkung des Windes und der Wellen, wodurch doch kein Teil zerbrochen worden oder verloren gegangen, gelitten habe? Zwei bis zur Unmöglichkeit genaue Untersuchungen würden erfodert werden, die eine von dem Zustande des Schiffes und aller seiner Teile beim Absegeln, und die zweite bei der Ankunft.

Zwar wird in der Grossen Averei dem Schiffe die Beschädigung vergütet, welche erweislich aus dem sogenannten Prangen desselben entsteht, das ist, wenn ein Schiff, um von dem Ufer, Sand und Klippen abzuhalten, hart an den stürmischen Wind legen und so eine Weile fortsegeln muß. Wer nur eine kurze Seereise bei nicht günstigem Winde gemacht hat, weiß, welche Gewalt die dem Schiff entgegen schlagenden Wellen auf dessen Körper ausüben, und wie viel mehr Masten, Segel und Tauwerk auszuhalten haben, wenn der Lauf des Schiffes in einer dem Winde zum Teil entgegengesezten Richtung erzwungen werden muß. Kein Schiffer sezt ohne Noht sein Schiff in diese nachteilige Lage, sondern läßt, wenn er freie See hat, sein Schiff vor dem Sturm treiben. Aber wenn er jenes im Fall der Noht tuht, so ist es die Folge einer überlegten Entschliessung. Indessen mögten gerne viele Rheder eine jede starke Abnuzung des Schiffes, die aus hohler See bei ungünstigem Wetter entsteht, den Versicherern als particuläre Averei zur Last bringen. Wenn ihnen ein Schiff nach einer etwas schweren Seereise nach Hause kömmt, und kostbare Reparaturen erfodert, aber kein solcher Unfall entstanden ist, der eine Verklarung erfodert hätte, wodurch ein Prangen des Schiffs dargetahn wird, so mögten sie die Reparatur gern zur partikulären Averei

machen. Sie behelligen alsdann gerne, wenn sie die Assecuranz in grossen Seepläzen, wie Hamburg, haben nehmen lassen, ihre Commissionäre mit dem zudringlichen Auftrage, diese ungewöhnlich grosse Abnuzung ihres Schiffs als wirklichen Schaden von den Versicherern einzufodern. Ich habe schon gesagt, daß die Worte der Polize zu viel sagen. Aber die Vernunft berechtigt sie eben so wenig dazu, als ein Fuhrmann berechtigt werden darf, die Reparatur seines Wagens etwa von den Eignern seiner Frachtgüter, weil er keine Versicherer hat, wieder zu fodern, wenn er auf einer Reise durch eingefallenes Regenwetter schlechtere Wege findet, als er vermuhtete. Beides sind Fälle, auf welche als möglich derjenige hinaus sehen muß, der seinen Verdienst durch See- oder Landfracht sucht.

§. 20.

Durch diesen Commentar über das Formular einer Polize glaube ich die Hauptsachen angegeben zu haben, welche für solche Leser wissenswehrt sind, die nicht mit dergleichen Geschäften sehr viel umgehen, aber auch für solche, die in Landstädten wohnen und die Besorgung der Assecuranz für Güter, welche sie für ihre Rechnung kommen lassen oder versenden, ihren Commissionären oder Speditören in den Seepläzen auftragen müssen. Es giebt auch oft

sonderbare Vorfälle und Streitigkeiten, die aus der Unkunde inländischer Kaufleute mit den Assecuranz-Geschäften entstehen. Aber auch für diejenigen glaube ich viel nüzliches geschrieben zu haben, welche bekannter mit der Sache sind, aber nicht den Grund aller derer Verfügungen einsehen, welche in Ansehung der Avereien und Assecuranzen in ältern und neuern Seerechten in einer gewissen Einstimmigkeit festgesezt sind. Zwar gibt es noch viele andere Gegenstände der Versicherungen als Seegefahr, und besondere Bestimmungen, unter welchen Assecuranzen genommen werden: z. B. auf die Lebensdauer, auf Ranzionsgelder, wenn ein Seemann von den Türken genommen wird, auf Feuersgefahr von Gütern, wie auch Versicherungen von Schiffen und Gütern auf gewisse Zeit oder für einen bestimmten Teil ihres Weges. Ich will aber nur von zweien etwas beifügen, nemlich von Assecuranzen auf Interesse und Non-Interesse, und auf imaginären Gewinn.

§. 21.

Müssige Leute, oder, die einen ernsthaften Zwek in den Gegenstand eines Glüksspiels verwandeln, so wie dies in dem B. 3. C. 6. §. 17 beschriebenen falschen Stokshandel geschieht, haben auch eine Versicherung erfunden, welche keinen andern Zwek hat, als sich die Hofnung des Gewinns aus einem Verlu-

ste, der sie gar nicht angeht, durch eine Prämie zu erkaufen. Sie nehmen nemlich eine Polize für ein willkührliches Capital auf ein Schiff, von welchem sie wissen, daß es unterwegs sei, bezahlen eine gewisse Prämie dafür, und bekommen die versicherte Summe bezahlt, wenn das Schiff verloren geht. Dergleichen Versicherungen sind in England nicht ungewöhnlich, obgleich sie durch ein Statut vom J. 1746 verboten sind. Nur auf Caperschiffe und auf Güter, die aus Spanischen oder Portugiesischen Häfen kommen, ist sie erlaubt verblieben. Es ist eine blosse Wette auf die glükliche oder unglükliche Ankunft eines Schiffes, die daher immer mit der Bedingung geschlossen wird, daß der Assecuradör im Falle der Strandung die Summe, als wäre es ein totaler Schaden, bezahle, und nicht etwan nach abgemachter Averei so viel weniger bezahlen dürfe, als diese beträgt. Das kann auch nicht anders sein, weil sehr oft ein Assecuradör solche Polizen auf Schiffe zeichnet, für welche keine Averei aufgemacht wird. Auf Güter kann nicht so gezeichnet werden; es müßte denn der Wettende wissen, was für Art Güter in dem Schiffe sind, um demnächst sagen zu können: Solche Güter, verderbliche oder unverderbliche, waren im Schiffe. Wie nun für diese die Averei aufgemacht ist, so sind auch die Güter, auf welche ich gewettet habe, anzusehen. Aber so etwas ist dem Ge-

winnsüchtigen zu weitläuftig. Wenn dann das angeführte Britische Statut erlaubt, daß Assecuranzen auf Waaren oder Effecten aus Europäischen oder Amerikanischen Häfen, die im Besiz der Krone Spanien oder Portugal sind, können versichert werden, so ist dies wahrscheinlich von solchen ernsthaften Versicherungen zu verstehen, die keine leere Wette zur Absicht haben, und von welchen ich sogleich noch mehr sagen werde.

Bei so vielen Beispielen des Betruges ist eine solche Versicherung insonderheit bedenklich. Denn dem, der ohne Interesse Versicherung zu grossem Belauf sucht, kann man auch wol zutrauen, daß er, um sich seines Gewinns gewiß zu machen, mit dem Schiffer eine bübische Beredung nehme, daß er das Schiff zu Unglük bringe, und dadurch die Eigner und wirklichen Versicherer desselben sowol als der Ladung in empfindlichen Verlust seze. Weil nun dies bei Kaperschiffen weniger zu fürchten ist, so sind sie in jener Acte der Spielsucht der Britten als ein Gegenstand freigelassen worden.

Indessen gibt es Fälle, in welchen ein ehrlich denkender Kaufmann Versicherungen sucht, auch ohne gewiß zu sein, ob er Interesse oder nicht Interesse an dem in der Polize benannten Schiffe habe. Man

seze, einer habe eine Commission auf Lissabon zum Einkauf und Versendung von 10000 Mk. Waaren gegeben; sein Commissionär berichte ihm, daß er den Auftrag ausgerichtet habe und die Güter zur Absendung bereit halte, sende ihm aber noch kein Connossement zum Beweis, daß, und in welches Schiff er sie verladen habe. Nun kömmt dem Kaufmann eine Schiffer-Nachricht, daß ein benanntes Schiff von Lissabon kommend auf der See gesehen worden sei. Ein Sturm erfolgt. Noch ist das Schiff nicht da, und der Kaufmann muß fürchten, seine Güter zu verlieren, ehe das Connossement durch die Post an ihn gelangt, und ihn in den Stand sezt, die Versicherung unter gehöriger Bestimmung zu nehmen. Er sucht sie indessen, und schließt sie auf das benannte Schiff, doch ohne die Marken und Numern der Pakken oder Kisten angeben zu können, wie doch sonst nohtwendig ist. Dabei behält er sich vor, daß die Versicherung ungültig sei, und kein Ristorno dafür Statt haben solle, im Fall dies Schiff seine Güter nicht geladen habe. Einer solchen Assecuranz gibt man auch wol die Benennung auf Interesse und Non-Interesse. Die Geseze können eine solche nicht verbieten, auch nicht einmal misbilligen. Doch wird sie in unsern Gegenden in Hamburg nicht unter einer solchen Benennung geschlossen, sondern man bleibt lieber in dem gewöhnlichen Wege. Der

Assecuradör läßt sich den Mangel der Anzeige von Marken und Numern gefallen, welches freilich nicht ohne Bedenklichkeit ist, behält sich aber, wie bei andern etwa durch Irrthum zwiefach geschlossenen Assecuranzen, vor, daß, wenn diese nicht Statt hat, er die Prämie mit Abzug eines ½ p. C. ristornire.

§. 22.

Es ist natürlich, daß ein Kaufmann, welcher eine Unternehmung von Belang über See macht, bei dem Verlust seiner Güter auch den Verlust des bei deren glüklicher Anlangung mit Grunde zu hoffenden Gewinns empfindlich fühle. Dies mögte Grund genug für jeden bedächtlichen Kaufmann sein, eine Versicherung auf diesen Gewinn besonders zu nehmen. Aber die Prämie dafür ist immer gewisser Verlust, welcher in jedem Fall gelitten werden muß, die Speculation schlage ein oder nicht, und ein Kaufmann, der aus zu grosser Behutsamkeit jeden von seinen Unternehmungen über See zu hoffenden Gewinn versichern lassen wollte, mögte am Ende nicht viel gewinnen. Daher sind solche Versicherungen, die man auf imaginären Gewinn nennt, wenig gewöhnlich. Nur in den Ausrüstungen von Schiffen zur Fischerei hat sie zuweilen Statt; doch mehr als Ersaz des Verlustes, den eine verlohrne Reise entstehen macht, wenn Volkshäuer und Victualien ver-

gebens verwandt werden, als um dem Rheder einen Ueberschuß über diese Kosten und einen Gewinn zu verschaffen, welchen Zufälle der Natur für die diesmalige Reise versagten.

Dann leiten auch den Kaufmann folgende Ueberlegungen zur Nehmung einer solchen Assecuranz, welche ich in einem Beispiel darstellen will. Er versendet nach Lissabon eine Partei Waaren, welche er in der Polize mit allen Unkosten bis an Bord und der Assecuranz-Prämie auf 10000 Mk. taxirt, wiewol er in Lissabon auf einen Börsenpreis von 12000 Mk. rechnet. Die Waare kömmt so stark beschädigt an, daß sie dort zu 50 p. C. unter dem Börsenpreis verkauft werden muß, d. i. für 6000 Mk. Hier aber wird nach eben diesem Verhältnis dispaschirt, aber auf 50 p. C., nicht von 12000, sondern nur von der taxirten Summe 10000 Mk. Der Kaufmann bekömmt also statt wirklich verlohrner 6000 Mk. nur 5000. Um sich also davor sicher zu stellen, nimmt er neben der Polize auf den taxirten Wehrt eine zweite auf den mit Grunde erwarteten Ueberschuß von 2000 Mk. in Lissabon, der keineswegs ganz Gewinn für ihn ist, weil Fracht und Unkosten in Lissabon davon abgehen. Diese 2000 Mk. bekömmt er keinesweges ganz, sondern auch nur 50 p. C. Auch hat eine solche Assecuranz keinesweges

den Effect, welchen man aus der Benennung abnehmen mögte, daß, wenn die Waare wolbehalten angekommen wäre, aber nur zu 10000 Mk. verkauft werden könnte, der Versicherer dem Versicherten jene 2000 Mk. voll bezahlen müßte.

§. 23.

Die so allgemein gewordene Assecuranz hat in dem Gange der Handlung überhaupt grosse Veränderungen gemacht, die teils als vorteilhaft, teils als nachteilig angesehen werden können.

a) Vorteilhaft ist es unstreitig, daß nun das Glük eines über See handelnden Kaufmanns nicht mehr so von ungefähren Zufällen der Natur abhängt, als ehemals. Manche Handlungen würden wegen Mißlichkeit der Seefahrt gar nicht betrieben werden können. Ohne diese Versicherung müßte ein vorsichtiger Kaufmann einen grossen Teil seines Vermögens bei Seite legen, um in dem Fall, da er ein Schiff ganz verliert, noch seine Handlung fortsetzen zu können. Jezt aber kann ein jeder, auch der schwächste, sein ganzes Vermögen in einer Seehandlung wagen, und darf nur dahinaussehen, daß er es bei Unglüksfällen aushalten könne, bis der Versicherer ihm einen Teil des entschiedenen Schadens und nach aufgemachter Dispasche das Ganze bezahlt.

Die Handlung überhaupt ist also dadurch viel lebhafter geworden.

§. 24.

b) Als schädliche Folgen möchte anzusehen sein: 1) die seitdem entstandene Unsicherheit im Speculations- und überhaupt im eignen Handel. Vorzeiten liessen alle Schiffe die Meere in der schlechtesten Jahrszeit unbefahren, ja sogar gewisse Seerechte, besonders die Hanseatischen, geboten, daß kein Schiff vom 10ten Novbr. bis zum 2ten Febr. in See gehen solle. Es wußte also ein jeder Kaufmann, daß ihm nach Martini kein später abgehendes Schiff seinen Preis verderben könnte. Jezt aber muß er, in denen Gewässern wo der Winter ungewiß ist, dies zu aller Zeit fürchten. Mancher Kaufmann wird auch unglüklich dadurch, wenn er in später Jahrszeit Güter verladet, und ein unerwartet früher oder langer Winter, wie in den Jahren 1784 und 85 geschah, sein Schiff Monate lang zurücke hält und die Conjunctur darüber verlohren geht. Aber, wenn solche Einschränkungen in der Handlung voriger Zeiten Statt haben konnten, so können sie es jezt nicht mehr, da auch der kürzeste Winter in den Nordischen Gegenden mancher Art der Handlung noch zu lang wird. Wenn z. B. in Hamburg die Schiffe von Mallaga her im November ankommen, so bedürfen noch die Ostseeischen Häfen ihres Teils der damit angelangten Waa-

ren, z. B. Zitronen und anderer Früchte, die nicht den Winter durch liegen bleiben können. Dann geht noch manches Schiff mit denselben beladen von Lübek im December ab und erreicht den Hafen seiner Bestimmung. Denn viele Häfen im hohen Norden, z. B. Reval, Bergen, Drontheim sind oft im Januar noch nicht vom Eise geschlossen. Man kann auch in jezigen Zeiten sehr auf die gebesserte Kunst der Schiffahrt rechnen. Auf manche Gegenden muß ein Schiff seine Abfahrt bis in den Winter stellen. Das müssen insonderheit die Ostindienfahrer, die, wenn sie die Passatwinde treffen wollen, spät im Jahre aus den Nordischen Häfen abgehen müssen.

2) Die Preise aller Waaren, welche über See kommen, werden dadurch teurer. Derjenige, welcher die Assecuranz wirklich bezahlt, muß dieselbe auf den Preis der Waare schlagen. Aber auch der Kaufmann, welcher die Seegefahr selbst läuft, wird darum nicht wolfeiler verkaufen, sondern den Preis mit geniessen wollen, für welchen diejenigen verkaufen, welche die Prämie auf selbige bezahlt haben.

Indessen ist dies nur ein anscheinender Nachteil. In ältern Zeiten wurden die Waaren unter sonst gleichen Umständen eben dadurch gewiß teurer als jezt, daß der Kaufmann auf höhere Preise halten muste, um den so ungewissen Schaden von Seeunglük aus-

halten zu können. Bei der damaligen schlechtern Beschaffenheit der Schiffahrtskunst mußte er um so viel höher den Anschlag davon machen. Eben deswegen waren die Assecuranzen, als sie zuerst üblich wurden, ungemein hoch. Im vorigen Jahrhundert war die gewöhnliche Prämie von Hamburg auf Lissabon auch im Sommer 5 p. C. Dazu würde sich kein Kaufmann entschlossen haben, wenn er nicht die bis dahin von ihm selbst bestandene Gefahr höher angeschlagen hätte. Jezt aber weis der Kaufmann, wenn seine Polize gezeichnet ist, aufs bestimmteste, was ihm diese Gefahr kostet, und darf, in Rüksicht auf diese, den Preis seiner Waare nicht nach dem Grade seiner Besorgnis erhöhen. Wenn noch jezt alle Kaufleute ihr Risico liefen, so würde doch ein jeder im Waaren-Verkauf so viel zu gewinnen suchen, daß er den Verlust von andern ihm verunglükkenden Waaren tragen könne. Dann aber würde manchmal ein leichtsinniger, oder im Geld-Mangel sich befindender Kaufmann, bei seiner schon glüklich angelangten Waare nicht auf die von derselben schon überstandene See-Gefahr rechnen, sondern wolfeil verkaufen und andern den Preis verderben können.

§. 25.

Indessen kann es mit dem Versichern zu weit getrieben werden. Etwas wagen ist bei Handlungs-Ge-

schäften wesentlich. Wenn ein gar zu vorsichtiger Kaufmann für alle Gefahren des Verlustes Versicherungen suchen und bezahlen wollte, so würde die Rechnung bald geben, daß die Kosten allen auf seinen Handel zu machenden Gewinn wegnehmen würden. Dies ist ein Grund, welchen gegen die oft vorgeschlagenen Assecuranzen auf kaufmännischen Credit anzuführen ich B. 3. C. 5. §. 15. versäumt habe. Ich mag jedoch diesen so wichtigen Abschnitt nicht durch mehr Erläuterungen dehnen, sondern behalte mir das, was man vielleicht noch erwarten mögte, für die Zusäze vor.

Viertes Capitel.

Von der Bodmerei.

§. 1.

Jeder Schiffer, der auf einen etwas entfernten Plaz segelt, und jeder Rheder desselben weiß, daß er, auch nach der glüklichsten Reise, dort Bedürfnisse haben werde, denen nicht anders, als mit Gelde abgeholfen werden kann. Dieses Geld ihm mitzugeben, wäre so viel als die Gefahr des möglichen Verlustes vergrössern, und, weil man doch nicht den nötigen Belauf vorher wissen kann, so würde

manche Summe ungenüzt und mit Zinsenverlust für deren Besizer hin und her verschifft werden. Und wie kann man immer in dem Abgangshafen zu der Geldsorte gelangen, die in dem Bestimmungs-Hafen gänge und gebe ist? Der Schiffer muß es daher so machen, oder es muß für ihn so gesorgt werden, wie ein zu Lande Reisender für sich sorgt oder sorgen läßt, daß er allenthalben so viel Geld finde, als ihm bei seinem Aufenthalt und zur Fortsezung seiner Reise nohtwendig ist. Er wird an irgend einen Einwohner des Hafens verwiesen, oder dem gewöhnlichen Ausdruk nach consignirt, der allen seinen Bedürfnissen mit dem ihm nötigen Gelde abhilft, und ihn in dem Stande erhält, die Zwekke seiner Reise ohne Störung durch unerwartete Zufälle zu erfüllen. Dieser wird dann nicht nur die gewöhnliche Provision, sondern auch in dem Falle kaufmännische Zinsen für seinen Vorschuß rechnen, wenn er den Umständen nach nicht angewiesen werden kann, auf die Eigner des Schiffes zu trassiren, sondern deren Remesse erwarten muß.

Diese Vorsicht wird kein Rheder für irgend einen Plaz zu nehmen versäumen, wohin sein Schiff auch nur muhtmaslich kommen kann, und kein Schiffer wird dahin gerne gehen, wo nicht auf diese Art schon für ihn gesorgt ist, oder er als ein dort schon bekann-

ter Mann sich selbst zu helfen weiß. Für die Reisen in und aus der Ostsee bedarf es schon unterwegs dieser Vorsorge. Für jedes Schiff, ja für jede Waare, die durch den Sund geht, ist dieselbe nötig, um den Schiffer in den Stand zu sezen, den Zoll in Elsenör zu berichtigen, oder zu clariren.

§. 2.

Das alles ist nun zwar so bekannt, als es gewöhnlich ist. Aber man denke dabei an alte Zeiten zurük, in welchen die Hülfsmittel fehlten, welche jezt alle mit der Handlung im Zusammenhange stehende Geschäfte so sehr erleichtern. Man kann freilich annehmen, daß zwischen Häfen, die viel Gewerbe hatten, die Consignation eines Schiffes an einen Handelsmann in dem Bestimmungshafen nie unterblieben sei, wenn es deren bedurfte. Aber nur selten bedurfte ein Schiff derselben. Denn auf fast allen reiseten Eigner der Ladung oder des Schiffes, oder sichere Bediente derselben mit. In vielen Fällen aber war es in jenen Zeiten so gut wie unmöglich, für ein Schiff in dem jezt üblichen Wege zum voraus zu sorgen. Die Schiffe segelten nicht alle unter gewissen Bestimmungen, und ihre Führer selbst wußten bei ihrer Abreise nicht alle die Häfen, in welche sie einlaufen, und wo die Eigner der Ladung den besten Markt für dieselbe finden würden. Es

mußten also teils manche Verlegenheiten für dieselben entstehen, teils die Lust und der Anschein zum Gewinn ein dringendes Bedürfnis des Geldes für die mitreisenden Kaufleute veranlassen. Verlegenheit, wenn ein Schiff beschädigt anlangte, und einer kostbaren Reparatur bedurfte; Bedürfnis, wenn sich ein Gewinn versprechendes Geschäfte in einem solchen Hafen machen ließ, und der Verkauf der hingebrachten Ladung nicht Geld genug gegeben hatte, um eine kostbarere Retour-Ladung mit zu nehmen.

In solchen Umständen mußte der Schiffer und der mitreisende Handelsmann es sich sehr lieb sein lassen, wenn er einen Einwohner des Ortes fand, der ihm mit Gelde in der einen oder der andern Absicht zu Hülfe kam. Er mußte aber auch sich schwere Bedingungen gefallen lassen, weil er keine andere Sicherheit anbieten konnte, als den Gegenstand des genommenen Darlehns. Gieng das Schiff oder die Waare verloren, auf welche das Geld angeliehen war, so konnte der Darleiher schwerlich auf Bezahlung rechnen. Und wenn ja der Anleihende noch sonst etwas im Vermögen und den besten Glauben an seine Ehrlichkeit für sich hatte, so mußte, da keine Versicherungen damals gewöhnlich waren, der Darleiher den Fall eines Schiffbruchs dafür ansehen, daß er seinen Schuldner ausser Stand sezen würde,

ihm seine Schuld zu bezahlen. Er sah also, wenn er sich entschloß, die Seegefahr als auf ihn selbst zurükfallend an. Er rechnete, wie ein Assecuradör zu unsern Zeiten rechnen muß, aber viel höher, weil die damalige Unvollkommenheit der Schiffahrt seine Gefahr viel grösser machte. Im Ganzen aber rechnete er nach eben denen Gründen, welche ich oben B. 3. C. 6. §. 23 bei dem Groß-Aventurhandel angegeben habe.

§. 3.

Diesen Handel habe ich dort so beschrieben, wie er in der jezigen handelnden Welt noch hier oder dort besteht, ohne etwas geschichtliches von demselben beizubringen. Hier ist der Ort zu sagen, daß derselbe in den ältesten Zeiten ein sehr gewöhnliches Geschäfte gewesen sei, und daß vielleicht der halbe Teil aller Handlungsgeschäfte in diesem Wege betrieben wurden. Als einen Beweis davon sehe ich dieses an: So armselig das Römische Recht an Verordnungen über die Handlung ist, so viele Verfügungen enthält es über diesen so benannten Schiffsfahrts-Wucher, (Foenus nauticum) nicht um ihn zu verbieten, sondern um ihn in dem Gange der Ordnung und der Billigkeit zu erhalten. Zwei Ursachen ausser jenen Veranlassungen beförderten gewiß ihn ungemein. Die erste war der damals viel grössere Gewinn für

den Kaufmann, wenn er mit seinen eingehandelten Waaren den rechten Markt aufsuchte. Damals gab es keine Posten, welche von einem Handelsplaz zum andern die Preiscuranten und die verlangten Conti finti, so wie jezt von einem Ende Europens zum andern brachten, welche Ursache sind, daß der Preis einer jeden Waare, wenn nicht Conjuncturen ihn verändern, von dem Orte ihrer Ausfuhr an ungefähr in dem Maasse höher wird, wie die Kosten der fernern Verführung es mit sich bringen. Plinius sagt, daß die Waaren Indiens in Rom hundertfach theurer, als ihr ursprünglicher Wehrt, verkauft wurden. Man mag in diesem Ausdrucke so viele Uebertreibung annehmen, als man will, (wie denn eigentlich nichts bestimmtes in ihm angenommen werden kann) so wird doch jezt, da alle Wege für die Handlung so ausstudirt sind, niemand über den Preis einer wenn gleich noch so weit her geholten Waare sich so ausdrücken.

Eine zweite Ursache, ohne welche dieser Handel damals gar nicht hätte bestehen können, war, daß die ganze damals handelnde Welt Einer, der Römischen, Botmässigkeit unterworfen war. Der Gläubiger konnte also seinen Schuldner allenthalben abreichen, und kannte die Geseze, nach denen er konnte gerichtet werden.

§. 4.

Es ist mir noch nicht gelungen, aufzufinden, nach welcher Regel die Zinsen dieses Groß-Aventur-Handels in jenen Zeiten sich mögen bestimmt haben. Sie waren aus leicht einzusehenden Gründen höher, als die Zinsen, bei welchen die Benennung Wucher zu gelten anfängt. Die Lateinische Benennung Foenus hat eine ähnliche jedoch nicht gleich böse Bedeutung mit dem Worte: usura. Wenigstens nahmen die Römischen Geseze solche Contracte noch nicht für wucherlich. Allein nach der Zeit sahen übelverstandene Kirchliche Geseze und vollends das Canonische Recht, welches alles Zinsennehmen verbot, sie in einem sehr gehässigen Lichte an und verboten sie mehrmals. Weil sie aber nicht den Gang der Handlung verbessern konnten, so hätte in den damaligen Zeiten fast alle Handlung aufhören müssen, wenn alle Kaufleute gehorsame Söhne der Kirche gewesen wären. Ich weiß nicht, ob sie deren Verbote etwa auf ähnliche Art mögen ausgewichen sein, wie man es bei dem Belehnen auf liegende Gründe taht, da man dem Anleihenden zum Schein einen Teil der Nuzung seines Grundstüks verkaufte, doch mit dem Bedinge des Wiederkaufsrechts auf Seiten des Schuldners. Da hieß es z. B., Peter verläßt an Paul in seinem Grundstük 25 Mark Renten mit 500 Mark zu lösen. Die im Norden angenommene

Benennung dieses Geschäftes: Bodmerei, Englisch Bottomry, läßt wol keine andere Ableitung zu, als vom Boden des Schiffes, der dem Darleihenden ganz oder zum Teil zum Eigentuhm überlassen ward, so daß er nach geendigter Seereise, auf welche sein Vorschuß gieng, die Hand auf dasselbe legen, und seine Schuld ganz, oder, wenn das Schiff nicht versunken war, zum kleinen Teil aus dem Ueberreste desselben, dem Boden, sich bezahlt machen konnte. Aeltere Seerechte, insonderheit das Wisbyische, befugten jedoch den Schiffer, im Fall der Noht auf einen Teil seines Schiffes Geld als förmlichen Vorschuß zu nehmen. Für einen solchen Fall der Noht durfte nun freilich die Kirche nicht gefragt werden, ob dem Darleihenden auch Zinsen eingestanden werden dürften. Sie sezten dabei die Bedingung, daß der Schiffer sich an einem Orte befinde, wo er nicht ohne grossen Verlust einen Teil der Ladung zu Gelde machen könne. Ich werde von diesem Umstande §. 7. weiter reden.

§. 5.

Die neuern Seerechte, welche auf das kirchliche Verbot keine Rüksicht mehr nehmen, sind reich an Verfügungen über die Bodmerei-Contracte, und geben ihre Vorschriften über dieselben in fast gleichen Ausdrükken und nach fast gleichen Grundsäzen, der

Gegenstand derselben mag Schiff oder Güter sein. Sind es Güter, so ist freilich Bodmerei auf dieselben und Vorschuß auf Grosse Aventure ganz und gar Ein Ding. Ich habe also davon nichts mehr zu sagen Anlaß, aber desto mehr in Ansehung der zum Bodmereinehmen genötigten Schiffe. Ich muß nur noch bemerken, daß man den Gläubiger in Bodmerei-Contracten den Bodmereigeber oder Bodmeristen, den Schuldner aber den Bodmereinehmer benenne.

§. 6.

Der Veranlassungen, für ein ganzes Schiff oder für einen Teil desselben einen lastigen Bodmerei-Contract einzugehen, sind in unsern Zeiten vornehmlich zwei: die erste ist der §. 3. von mir angegebenen, welche in alten Zeiten Statt hatte, ähnlich, nemlich die Hofnung, mit dem Schiff eine Fracht zu verdienen, welche reichlich genug lohnt, um die hohe Bodmerei-Prämie tragen zu können. Man nehme z. B. an, ein Schiff liege in einem Ostseeischen Hafen zu einer Zeit, da ein Krieg ausbricht, und die Frachten unerwartet hoch für neutrale Schiffe steigen. Dem Schiffer wird eine Certepartie angeboten, welche er nicht schliessen kann, weil sein Schiff einer starken Reparatur bedarf, die nun schnell vollführt werden muß, und um so viel mehr kostet. Er würde

die Conjunctur verlieren, wenn er sich erst Geld von Hause her verschaffen sollte. Oder man seze, dem Commissionär, an welchen er consignirt ist, gehe die Summe über seine Ordre. Er wird also sich entschliessen, Geld auf Bodmerei zu nehmen, und sich der hohen Prämie unterwerfen. Eben dergleichen kann einem Schiffer in dem Hafen begegnen, wo er zu Hause gehört; wenn er Eigner des Schiffes ist, aber nichts mehr als dieses im Vermögen, folglich keinen Credit hat, um auf gewöhnliche Zinsen Geld zur Ausrüstung seines Schiffs zu borgen. Ist er nicht Eigner vom Ganzen oder einem Teil desselben, so verbieten ihm alle Seegeseze, in dem Hafen, wo er zu Hause gehört, Bodmerei zu schliessen. Es kann aber auch treffen, daß ein Mitrehder im Schiffe nicht die Kräfte hat, seinen Teil zu den nötigen Ausrüstungskosten beizutragen, und, da man dies ihm abmerkt, nicht den Credit findet, Geld im gewöhnlichen Wege aufzunehmen, sondern sich zu einem Bodmerei-Contract verpflichten muß.

Fälle dieser Art betreffen auch wol Schiffe der grossen Handlungs-Companien in entfernten Gegenden. Ein Schiff hat z. B. 200000 Rthlr. halb an Europäischen Gütern, halb an baarem Silber nach Indien gebracht. Jene werden zwar mit 40 p. Ct. Vorteil verkauft, und dessen Cargadör hat demnach

240000 Rthlr. zum Ankauf einer Retourladung. Aber das Schif bedarf einer Reparatur, die dort, wo Schifsmaterialien so sehr teur sind; nicht unter 20000 Rthlr. vollführt werden kann. Der Cargadör müste also mit einer so viel schwächern Retourladung abgehen. Die Preise aber stehen so vorteilhaft, daß er glaubt, diese Ladung nicht reich genug machen zu können. Er möchte also gerne noch für 50000 Rthlr. einkaufen. Diese fehlen ihm, und noch 20000 Rthlr. wegen des Schifs dazu. So viel vermag die dortige Casse der Companie nicht, oder deren Agenten suchen selbst auf Unkosten der Companie zu gewinnen, indem sie das Geld nur auf Bodmerei zu geben anbieten. Der Cargadör wird aus zwei Ursachen sich bequemen müssen: erstlich, weil er sich an einem Orte befindet, von welchem er nicht Wechsel auf die Companie ziehen kann; zweitens, weil er dort keine Assecuradöre findet, welche ihm die fehlende Summe versichern, so daß er die Polize verpfänden könnte. Sein Schif und Gut sind zwar in Europa versichert, aber nicht bis zu der Summe, welche das Schif nun mit seiner Retourladung wehrt wird. Wer ihm also dies Geld gibt oder verschaft, muß sein eigner Assecuradör sein, und wird zu nicht geringern Zinsen, als solchen, das Geld geben, welche den dort üblichen hohen Zinsen und der Assecuranzprämie zusammengenommen wenigstens gleich sind.

§. 7

Weit gewöhnlicher aber ist der Fall, da ein Schiffer in einen Nothhaven einläuft, wo er gar keinen Freund oder Correspodenten seiner Rheder oder Einlader findet, weil auf den Zufall nicht gerechnet werden konnte, der ihn dort hinführte. Ist dieser Nothaven auch ein Handelsplaz, wo er für die einhabenden Waaren auf billige, und in dem grossen Handel zu der Zeit Statt habende Preise rechnen kann, so befugen ihn zwar die meisten Seerechte, einen Teil derselben zu verkaufen, um damit die ihm entstehenden Kosten zu bestreiten. Aber die damit verbundenen Verfügungen sind zum Teil sehr hart für den Schiffer. Alle sezen der Billigkeit gemäß fest, daß das für diese Waaren gelösete Geld in der Grossen Averei erstattet werde, wenn das Schiff behalten zur Stelle kömmt. Aber das Wisbyische läßt ihn den Eignern dafür haften, wenn das Schiff hintennach verloren geht. Andere Seerechte lassen es unentschieden, und mehrere Rechtsgelehrte bestehen ebenfalls darauf. Das Hanseatische erlaubt es ihm nur, wenn er nicht Geld auf Wechsel bekommen kann; und das Antwerpische sezt noch dazu: wenn nicht auch auf Bodmerei. Es ist also ein solcher Verkauf der Waaren ein für den Schiffer bedenklicher Schritt; wiewol auch Gewinn aus diesem Verkauf unter gewissen Umständen entstehen kann. Die Britischen Gesezze

haben hierin eine billigere Nachsicht, als welche sonst dem Geiste der Handlungsgesezze dieser Nation, in Rüksicht auf Ausländer, gemäß ist. Sie erlassen den Zoll von solchen Waaren, die ein Schiffer in einem dergleichen Nohtfall verkauft. Indessen gibt der Käufer gerne einen Preis, der dem durch die Zölle erhöheten Preise wo nicht gleich, doch nahe kömmt, welcher dann natürlich höher ist, als derjenige, welcher dafür erlangt sein würde, wenn die Güter in ihrem Bestimmungsorte angelangt wären, wo die Zölle und Abgaben geringer sind. Es ist insonderheit dies bei einer Ladung von Weinen manchem Schiffe sehr vorteilhaft geworden, und mag auch wol von Schiffern ohne eigentlichen Nohtfall benuzt worden sein. Mir ist noch kein Seegesez bekannt, welches für diesen Fall die richtige Verfügung träfe, daß der daraus entstehende Vorteil nicht dem Eigner der Waare zu Gute kommen, sondern zur Verminderung der Grossen Averei angewandt werden müsse.

§. 8.

Aber in kleinen Häfen, die keine bedeutende Handlung haben, wird ein Schiffer keinen Teil seiner Ladung verkaufen können, ohne ihn zu verschleudern. Dies ist der Fall mit den meisten Häfen im südlichen Norwegen, welche freilich herrliche Zufluchtsörter für die Schiffe sind, welche in der Nord-

See und im Schagerak von südlichen Stürmen überfallen werden. Nur in wenigen derselben ist eine so ausgebreitete Correspondenz mit andern Handels-Pläzen, daß ein Schiffer dort einen Einwohner antreffen könnte, der ihm auf den Credit seiner Rheder oder Einlader den nötigen Beistand leistete. Es ist wenigstens eine ganz zufällige Sache, wenn es sich so trift. Aber er findet leicht offene Casse bei bemittelten Einwohnern, wenn er sich zu einem Bodmerei-Contracte versteht. In dem jezigen Zustande der Handlung kann zur Erfüllung der von dem Schiffer eingegangenen Verpflichtung, die vorgeschossene Summe zu bezahlen, nachdem er in seinem Bestimmungsort eingelaufen ist, leicht Raht geschaft werden, und ein betrügerischer Anschlag, einen andern Weg zu nehmen, um der Bezalung zu entgehen, kann so gut als unmöglich angesehen werden. Der Bodmereigeber kann also durch den Weg der Correspondenz und Wechsel Anstalt machen, daß ihm diese Bezalung zur rechter Zeit zu Händen komme. Die in seiner Bodmerei-Prämie gerechnete Assecuranz kann er nun freilich auf seine Gefahr fortdauern lassen. Aber sehr gewöhnlich läßt er diese an dem nächsten Orte, wo es Assecuradöre oder Assecuranz-Companien giebt, auf seine Bodmerei-Gelder besorgen. Natürlich ist die Prämie, welche er dort zahlt, geringer als diejenige, welche er in seinem Contracte

berechnet hatte. Dies ist Ein Teil seines Gewinns. Der Belauf eines zweiten Vorteils, nemlich auf die Zinsen seines Capitals, hängt von dem Glük und der Geschwindigkeit der Reise von dem Nohthafen bis zum Bestimmungsort ab.

§. 9.

Die unter solchen Umständen gemachte Bodmerei-Schuld wird zur Grossen Averei geschlagen, und in deren Berechnung von dem Dispaschör über die Eigner von Schiff und Ladung verteilt. Die See-Geseze aller handelnden Nationen geben derselben den Vorzug vor allen Foderungen der Assecuradöre und Eigner, wenn etwa später erfolgende Unfälle machen, daß von dem ursprünglichen Wehrt des Schiffes und der Ladung wenig mehr, als diese Bodmerei-Gelder übrig bleiben. Denn wenn das Schiff völlig bleibt, so ist vom Vorzug Eines Teils vor dem andern nicht mehr die Rede. Jener Vorzug des Bodmeristen ist in der Natur der Sache gegründet. Denn beides Eigner und Versicherer müssen zufrieden sein, daß an einem Orte, wo sie selbst keine Verfügungen machen konnten, zur Rettung, Wiederherstellung des Schiffs und Fortsezung von dessen Reise wieder Raht geschaft wird, wodurch ihr Eigentuhm am Schiff oder an der Ladung ihnen erhalten wird. Aber die durch den Bodmerei-Vorschuß beförderte weitere Reise des

Schiffes kann mit neuen Unfällen begleitet sein, welche den Schiffer nötigen, zum zweiten mal einen Nohthafen zu suchen, und abermals Geld auf Bodmerei zu nehmen. Dann aber ist der Fall nicht blos möglich, sondern auch nicht so gar selten, daß eben dies Schiff strandet oder grosse Beschädigungen leidet, ehe es den Bestimmungs-Hafen erreichet. Ja es ist auch nicht ganz unmöglich, daß von Einem Schiffe dreimal Bodmerei genommen wird. In diesen Fällen geben die Geseze dem lezten Bodmeristen den Vorzug vor seinen Vorgängern. Auch dies ist natürlich: denn der lezte Bodmerist ist in eben dem Verhältnis gegen seine Vorgänger, in welchem der erste gegen die Eigner und Assecuradöre sich befand.

§. 10.

Diese aus Noht genommenen Bodmerei-Gelder werden gewöhnlich zu einer schweren Last für die Teilnehmenden, und sind auch nach einem glüklichen Ende der Reise als ein beträchtlicher Verlust am Schiff und Gut anzusehen, es mag nun derselbe die Eigner oder die Versicherer treffen. Ein grosser Kaufmann, der viele Schiffe in der See hat, und noch mehr ein Assecuradör, der auf weit mehr Schiffe versichert, als von welchen ein Privatmann Eigentühmer sein kann, wird daher alle mögliche Mittel anwenden, um den Geldfressenden Bodmerei-Contracten auszuwei-

chen. Er wird in allen Häfen, wo er nur Correspondenten hat, diese anweisen, sich seiner Schiffe anzunehmen, wenn ein Zufall sie dorthin führt, ihnen mit den benötigten Geldern beizustehen, dafür die Provision zu berechnen, und ihren Vorschuß durch auf ihn trassirte Wechsel sogleich wieder einzuziehen; kurz, sich des Schiffes so anzunehmen, wie an dem Bestimmungs-Orte derjenige, an welchen dasselbe förmlich consignirt ist. Dies ist nun freilich für einen Privatmann nicht leicht zu bewirken. Doch haben die fünf in Hamburg bestehenden Companien in Vereinigung mit den hiesigen Privatassecuradören es auf folgende Weise getahn: Sie haben in allen grossen und kleinen Häfen, hauptsächlich längst den Nordischen Meeren, allgemeine Vollmachten an dort wohnende vermögende Kaufleute erteilt, an welche sich ein jeder Schiffer, der da weiß, daß in Hamburg Teilnehmer an seinem Schiffe, dessen Ladung oder an beiden leben, es sei vermöge Eigentuhms oder Assecuranz sich wenden könne, oder von den Bevollmächtigten selbst angehalten werde, den nötigen Vorschuß aus ihren Händen zu nehmen, ohne mit sonst irgend jemandem Bodmerei-Contracte schliessen zu dürfen.

Ich weiß nicht, ob diese kluge Maaßregel in andern grossen Seepläzen auf gleiche Weise genommen ist. Je mehr aber dies geschieht, desto weniger Bod-

merei Contracte werden künftig in der Schiffahrt vorfallen. Aber dahin kann es nimmermehr kommen, daß nicht einzelne Schiffe in einzelnen Vorfällen dazu genötigt würden. Es wird also in allen Seerechten die Bodmerei der Gegenstand eines weitläuftigen Artikels bleiben, und von denen vielen Gesezen, welche in allen Gesezbüchern in einer gewissen Einstimmigkeit sich finden, wie sie Billigkeit und Natur der Sache angab, nicht leicht Eines als ganz überflüssig angesehen und aufgehoben werden können.

Anhang, vom Strandrecht.

§. 11.

Ehe ich den Schluß mit demjenigen mache, was die Schiffahrt angeht, glaube ich noch etwas von dem Verfahren bei Strandungen und insonderheit von dem verhaßten Strandrechte sagen zu müssen. Es ist natürlich, daß bei einem so schweren Unglüksfall, als Stranden, Scheitern und Versinken eines Schiffs ist, hohe Belohnungen demjenigen nicht geweigert werden können, welcher dem in ein solches Unglük gerahtenen Schiffe zu Hülfe kömmt; auch nicht dem Finder einer aus einem gescheiterten oder gesunkenen Schiffe durch die Wellen fortgeführten Waare, oder irgend einer des Findens wehrten Sache. In vielen Fällen dieser Art entsteht auch Gefahr für die zu Hülfe kommenden Bewohner des Strandes oder der

kleineren dort umher seegelnden Schiffe, wenn deren Führer dem Unglüklichen zu Hülfe kommen wollen. Nur die Erwartung eines hohen Lohns kann diese ermuntern, sich in diese Gefahren zu wagen. Würde er ihnen hintennach durch zu genaues Dingen oder zu strenge rechtliche Entscheidung bestimmt, so würde nur selten von verunglükten Schiffen etwas gerettet, sondern alles eine Beute des Meers werden. Freilich haben die Umstände noch immer einigen Einfluß auf die Bestimmung dieses Lohns. Wenn z. E. ein Schiff auf unserer Elbe auf den Sand geräht, und einer geschwinden Erleichterung bedarf, so wird der Schiffer den zu seiner Hülfe heran kommenden kleinen Elbschiffen einen Lohn versprechen, für welchen sie die aus dem Schiff gehobenen Güter zur Stadt bringen, welcher freilich alsdann den Lohn der kurzen Reise, wie er ausser dem Fall der Noht ihn gegeben haben würde, weit übersteigt. Eben so wird ein Schiffer verfahren, der noch in der blossen Gefahr zu stranden ist, und sich, weil Wind und Wetter es noch erlauben, der Hülfe kleinerer Schiffe bedient, um sich aus seiner gefährlichen Lage herausbringen zu lassen. Dies alles nennt man noch ein billiges Berglohn. Strandet aber ein Schiff völlig, und öfnet es sich dem Wasser, oder bricht, so daß der Körper desselben nachher verloren gegeben werden muß, so ist die Hülfe, die demselben geschieht, schon

eines grössern Lohns wehrt, und noch eines grössern, wenn in einer solchen Noht dasselbe von dem Schiffsvolk verlassen ist, folglich niemand mehr da ist, der über dies billige Bergelohn mit ihnen abhandeln könnte. Man mögte sagen, hier trete schon die juristische Regel ein, daß eine verlassene Sache ein Eigentuhm desjenigen werde, der sie zuerst in Besiz nimmt. (Res derelicta cedit primo occupanti.) Aber es wäre doch der Billigkeit entgegen, diese Regel auf Dinge anzuwenden, die nicht willkührlich, sondern aus Noht verlassen sind, und deren Eigentühmer nicht unbekannt ist, oder unbekannt bleibt. Aber es ist doch nichts Hartes in dem fast allgemeinen Gesez, daß das Bergelohn in solchen Fällen ein Dritteil von dem Wehrt der geretteten Sache ausmache. Der Eigner eines in solcher Noht verlassenen Schiffs und Gutes mag die ihm übrig bleibenden zwei Dritteile noch immer als einen wichtigen Gewinn ansehen. Doch bleibt sein Schaden noch immer groß genug, zumal da der Wehrt seines Eigentuhms durch die bei solchen Vorfällen entstehende Beschädigung der geretteten Güter sehr vermindert wird.

§. 12.

Aber weder Vernunft, noch das darauf sich gründende Natur- und Völkerrecht lassen irgend einen Grund hervorblikken, aus welchem ein Recht des

Landesherrn gefolgert werden könnte, von den an seinem Strande verunglükkenden Schiffen und Gütern, wenn sie durch seine hoch genug belohnten Untertahnen ganz oder zum Teil, mehr oder minder beschädigt gerettet worden sind, einen Anteil sich anzumassen, oder ein so genanntes Strandrecht zu üben. Allein in den Sitten der Vorzeit war Raubsucht, insonderheit gegen den Ausländer, auch auf festem Lande, kein Laster, und mehrerer Entschuldigung fähig, wenn dieselbe an einem solchen Eigentuhm des Fremden geübt ward, das ihm die Natur schon gewissermassen entrissen hatte. Es war also kein Wunder, wenn von allen Anwohnern der Nordischen Meere ein Recht angenommen ward, sich, ohne Erbarmung über das Unglük und den Verlust des Besizers, alles dessen zu bemächtigen, was die Unfälle der Seereisen ihrem Strande zuführten, und die oben angeführte Rechtsregel ohne Einschränkung zu üben, auch wann der mit seinem Schiff und Gütern gereisete Eigner zugegen war, und dessen Eigentuhm als keineswegs verlassen angesehen werden konnte. Doch war es in jenen Zeiten der Barbarei nicht Fürstenrecht, sondern aus Raub- und Gewinnsucht entstandene Sitte unserer Vorfahren, insonderheit der Friesen, eines kühnen, freien und fast keine Oberherren kennenden Volks. Als Sitte erhielt es sich bis in die Zeiten, da diese Strandbewohner Oberherren bekamen, welche

bei damals sehr schwachen Geldeinkünften ihre Aussicht auf jeden Gewinn nahmen, welchen an sich zu ziehen ihre Landesherrlichen Rechte ihnen einen Vorwand gaben. Doch geschah dieses mit mehrerer oder minderer Gierigkeit der Fürsten, und insonderheit ihrer längst dem Strande angestellten Beamten. Wenn jedoch die Regenten Verordnungen über diese Sache gaben, so athmeten dieselben den Geist der Menschenliebe schon sehr frühe, und sie stimmen fast alle darin überein, daß nur dann, wenn von der verunglükten Sache innerhalb Jahr und Tag sich kein Eigner angäbe, nachdem sie bis dahin getreulich aufbewahrt worden, dieselbe zur Hälfte den Findern oder Bergern und zur zweiten Hälfte den Regenten zufallen solle. So lauten auch noch die Verfügungen einer Verordnung König Christians V. in Dänemark von 1687. Allein K. Friedrich IV. machte zuerst eine andere Verfahrungsart geltend. Ich werde davon mehr in den Zusäzen sagen, und hier nur anmerken, daß der einzige Winkel der policirten Welt, in welchem jezt ein eigentliches Strandrecht zum Vorteil des Landsherrn, auch an nicht Herrenlosen Gütern, geübt wird, die Dänischen Staaten sind. Man mögte glauben, daß die unter König Friedrich IV. so lebhaft gewordenen Zwistigkeiten mit Hamburg dies Verfahren hauptsächlich veranlaßt haben. Das aber hat nicht Grund. Denn die ersten Schritte dieses

Königes zur Erneuerung des von seinem Vater Christian V. auf die engsten völlig billigen Grenzen zurükgebrachten Strandrechts, sind aus einer Zeit, nemlich den Jahren 1704 und 1705, da diese Zwistigkeiten ruhten.

Bisher wird also ein an Dänischen Ufern oder auf den Sanden mitten in der Elbe verunglükkendes Schiff, wenn die Gefahr den Schiffer und das Schiffsvolk dasselbe zu verlassen nötigt, als Strand-Gut Dänischer Seits angesehen, und, wenn gleich dessen Eigner sich sogleich melden und legitimiren, dennoch nur Ein Teil den Eignern, Ein zweiter den Bergern gegeben, den dritten Teil nimmt der Königliche Fiscus. Zwar ist es den unglüklichen Eignern unverboten, um dessen Schenkung zu bitten. Aber die Fälle sind nicht selten, selbst in den neuesten Zeiten, daß diese Bitte kein Gehör gefunden hat.

Fünftes Capitel.

Von der Makelei, als einem Hülfsgeschäfte der Handlung.

§. 1.

Wer nicht selbst Kaufmann ist, oder nur mit Einer oder wenigerlei Waaren in einer kleinen Niederlags- oder Stapelstadt seine Handlung treibt, dem wird es nicht einleuchten, warum der Handelsmann in grossen Städten den Dienst eines Unterhändlers bedürfe, welcher doch durch seinen nicht kleinen Lohn, den man Curtage benennt, die Handlungs-Unkosten beträchtlich vermehrt. Jeder grosse, auch mancher mittelmässige Handelsplaz, hat bestimmte Zeiten und einen bestimmten Ort, die Börse, zur Zusammenkunft der Kaufleute Eines Plazes, wo so manches Handelsgeschäfte ohne Dazwischenkunft eines dritten geschlossen wird. Copenhagen habe ich S. 140 schon genannt, und vielleicht giebt es noch mehr gleich beträchtliche Handelspläze, in welchen man diese Unterhändler nicht kennt, folglich auch ihren Lohn nicht in den Handlungs-Unkosten berechnen darf. Aber ich habe auch dort der Schwierigkeit erwähnt, welche daraus für die Handlung jener Stadt entstand, als

dieselbe unerwartet schnell vor zehn Jahren sich erweiterte. Es ist also wol nicht ganz überflüssig, wenn ich um mancher Leser willen von diesen Hüfsmännern bei der Handlung etwas sage, welches freilich den Einwohnern grosser Handelsstädte nicht belehrend sein kann.

Die Benennung eines solchen Unterhändlers ist Makler, im Italienischen Sensale, welche Benennung in Ober-Deutschland fast die einzige gebräuchliche ist, im Französischen Courtier, im Englischen Broker. So viele andere Kunstwörter in der Handlung haben sich von der Zeit an, da die Sache bei irgend einer Nation entstand, aus deren Sprache in die Sprachen anderer mit dem Geschäfte selbst verpflanzt. Die Benennung dieses Gehülfen der Handlung hat keine Nation von der andern angenommen. Ein nicht schwacher Beweis, das jedes handelnde Volk das Bedürfnis solcher Hülfs-Männer früh erkannt, nicht aus Nachahmung sie sich habe gefallen lassen, und folglich mit dem Entstehen ihrer Geschäfte den Namen für sie selbst erfunden habe! Doch auch das Altertuhm kannte sie schon unter der Benennung Proxeneta, welches Wort seiner Ableitung aus dem Griechischen zufolge einen Mann bedeutet, der den Willen oder die Meinungen zweier oder mehrerer Personen vereiniget.

§. 2.

Der erste und gewöhnlichste Dienst, welchen der Makler dem Kaufmann leistet, ist Unterhandlung zwischen dem Käufer und Verkäufer. Beide bedürfen ihn in gleichem Maasse in grossen Handelsstädten und Marktpläzen, doch weniger in Stapel- und Niederlagsstädten. In erstern teilen sich die Makler nach der Verschiedenheit der Waaren und Handlungsgeschäfte ein, und es giebt keine allgemeine Makler, die sich eines jeden Auftrages, von welcher Art er auch sei, annehmen könnten. Dann aber bemühet sich ein solcher zuvörderst, so viel möglich, zu erkundigen, wie groß der Vorraht einer gewissen Waare sei, der sich von Zeit zu Zeit auf dem Markt des Handelsplazes befindet. Seine Pflicht ist zwar, seines Committenten Vorteil bestmöglichst zu bewirken, und ihm die Waare, welche zu kaufen ihm aufgetragen ist, zu dem besten Preise zu verschaffen. Aber von ihm kann auch der Kaufmann den ihm nötigen Wink bekommen, wie sich der Preis im Verhältnis zu dem vorhandenen Vorraht der Waare stellen werde. Ein zeitiger Wink davon veranlaßt ihn zu einer gegründeten Speculation, welcher zufolge er zu rechter Zeit kaufen, oder, wenn ein Steigen des Preises sich erwarten läßt, nicht verkaufen wird. Wenn der Kaufmann nur immer mit dem Kaufmann handelt, so mögte oft Uebereilung auf einer oder der

andern Seite daraus entstehen. Wiewol ich nicht läugne, daß ein Kaufmann durch eigene Erkundigung erfahren könne, wie viel von einer gewissen Waare an seinem Ort vorrätig sei, so gelangt doch der Makler leichter dazu, weil die Verkäufer ihm selbst ihren Waarenvorraht angeben müssen. Ohne den Makler würden sich weder Waarenpreise noch Wechselcurse den Umständen nach stellen können; und wo dies in Ermangelung der Makler unter den Kaufleuten eines Orts selbst geschieht, da richten sich dieselben hauptsächlich nach denen Nachrichten, die man von dem nächsten grössern Handelsplaze bekömmt, wie dort die Preise und Curse stehen. Einzelne Geschäfte einer gewissen Art können dies nicht bewirken. An der Hamburgischen Börse werden oft Wechsel in Einer Börsenzeit zu nicht ganz gleichen Cursen verkauft. Es war eine Zeit, als, um einen gewissen Curs dem Scheine nach zu zwingen, ein dazu committirter Makler am Ende der Börsenzeit eines jeden Posttages ½ p. C. teurer kaufte, als andere, und dann in dem Comtoir, wo die Curse zum Dienst des Kaufmanns notirt werden, seinen hohen Curs notiren ließ. Jezt aber ist die Verfügung gemacht, daß der Curs notirt wird, wie ihn derjenige Makler angiebt, welcher an dem Tage die gröste Summe gekauft oder verkauft hat.

§. 3.

Den zweiten Dienst leistet der Makler dem Kaufmann als Zeuge seiner Unterhandlungen. Jeder Kauf ist ein Contract, und der Gegenstand manches solchen Kaufs weit wichtiger, als der von andern im bürgerlichen Leben vorfallenden Contracten, welchen man nicht glaubt ihre Bündigkeit geben zu können, wenn sie nicht mit Zuziehung von wenigstens zwei Zeugen geschlossen werden. Aber wie langsam und schwer würden die Handelsgeschäfte fortgehen, wenn bei Schliessung eines jeden zwei Zeugen herbeigerufen werden müßten! Aber Eines Zeugen können sie nicht entbehren, es sei denn, daß sie unter Leuten geschlossen werden, die sich vollkommen einander trauen. Nun ist zwar Ein Zeuge in gerichtlichen Vorfällen nicht hinlänglich, aber in Handlungsgeschäften ist es der geschworne Makler. Das aber ist nicht etwan als Nachsicht der Gerichte und Geseze anzusehen. Diese sind darin dem gefolget, was der gute Glaube zur Handelsgewohnheit bereits gemacht hatte; und gesezt, die gesezgebende Macht wollte in einem grossen Handelsplaze dem Kaufmann mehr Förmlichkeit bei seinen Contracten vorschreiben, so würde doch der Kaufmann bei seiner Weise bleiben. Der gute Glaube würde es dabei erhalten, daß beide Teile in kaufmännischen Contracten mit diesem Einen Zeugen sich begnügten. Derjenige würde alsdann

allen Credit verlieren, der, um sich von einem ihn gereuenden Handel los zu sagen, zum Vorwand nehmen würde, daß seinem Contracte die von den Gesezen vorgeschriebene mehrere Förmlichkeit fehlte.

Jezt also ist in jedem Staat, welcher Handelsgeseze hat, festgesezt, daß das einzelne Zeugnis des Maklers hinreiche, um dem Handels-Contract seine völlige Bündigkeit zu geben, und hintennach, wenn Streit über denselben entsteht, für den einen oder den andern Teil zu entscheiden. Zwar nötiget nichts Kaufleute, die sich einander hinlänglich trauen, ihren Handel ohne Zuziehung des Maklers zu schliessen. Insonderheit in Assecuranzen kann dies keine erhebliche Folge haben. Denn da entscheidet die Police mit den in dieselbe eingefüllten Worten und der Unterschrift des Assecuradörs. Die Aussage des Maklers kann nichts hinzutuhn noch davon abnehmen. Auch bei Wechseln kann keine erhebliche Irrung entstehen, wenn der Curs ohne Zuziehung des Maklers beredet wird. Aber bei einem Waarenhandel mögte man es für sehr verfänglich halten, wenn ein solcher ohne Makler geschlossen wird. Doch habe ich schon gesagt, daß dies nur unter Kaufleuten vorgehe, die sich einander trauen. Wo aber dies Zutrauen nicht ganz fest ist, wird auch nach geschlossenem Handel der Makler herbeigerufen und ihm von beiden Teilen er-

klärt, was er über diesen Handel zu notiren habe, womit dann schon seine Curtage verdient ist. Ich werde bald mehr Gründe anführen, welche den Kaufmann in diesem Verfahren leiten.

§. 4.

Den dritten Dienst leistet der Makler dem Kaufmann durch seine Kenntnis der Waaren. Ich habe B. 2. C. 1. und B. 3. Cap. 2. von der Nohtwendigkeit dieser Hülfe, insonderheit im Commissions-Handel, so viel gesagt, daß ich mich darüber nicht weiter ausbreiten mag; aber auch hinzugesezt, daß deswegen der Kaufmann sich nicht der Bemühung entschlagen dürfe, welche ihm die Erwerbung einer guten Waarenkenntnis kostet.

Indessen ist die Schwierigkeit einer zuverlässigen Waarenkenntnis so groß, daß eben dadurch ein Makler in grossen Handelspläzen von seinem Verdienste gewisser wird, als durch irgend eine andere Fähigkeit. Die Folge davon aber ist auch, daß die Makler sich gewissermassen nach den Waaren teilen, in deren Behandlung sie zuverlässig brauchbar sind. Ein allgemeiner Waarenkenner, ein solcher Kenner, auf den sich der Kaufmann bei allen möglichen Waaren verlassen könnte, ist ein Ideal, von welchem das Subject nicht existirt. Zwar ist es eine Aushülfe für

manchen Makler, der gerne in manchen Fächern verdienen will, daß er in öffentlichen Waarenverkäufen einem Makler bei kleinem nachbietet, welchem er eine bessere und festere Kenntnis, als sich selbst, zutraut. Ein Makler, der als ein solcher in Ansehung der Materialwaaren bekannt war, deren Kenntnis in der That bei weitem die weitläuftigste und schwerste ist, sagte mir, daß er eben deswegen die Aufträge einiger Kaufleute in Waarenauctionen verloren habe, weil er nichts wolfeil kaufen könne, indem die Nichtkenner ihm alles verteuerten. Aber dieser Behelf kann nur bei Waarenauctionen dienen. Denn der Makler muß völlig Kenner sein, der einen nicht öffentlichen Handel nur nach den ihm gegebenen Proben schliessen soll. Aus diesem Grunde sind in Hamburg nur wenig Makler in den wichtigsten Gegenständen der Handlung, z. B. in Leinen, Korn und Materialwaaren, die den Verdienst davon hauptsächlich an sich halten. Die Assecuranzmakelei aber verteilt sich desto mehr, jedoch die Makelei in Wechseln nicht so sehr. Denn bei Wechseln verläßt sich der Kaufmann, und noch mehr der Discontent, auf den Makler in Ansehung des Credits derjenigen, deren Namen auf den Wechseln vorkommen, insonderheit ob der Wechsel ein Product von Wechselreuterei sei. Nur ein Mann, durch dessen Hände diese Papiere fortdauernd gehen, kann das rechte muhtmas-

sen, aber nicht so ein jeder Kaufmann, der nur Wechsel kauft, so wie seine Handlung ihm dies nohtwendig macht. Dazu kömmt die schnelle Rechnung welche bei dem Wechselhandel oft im Kopf gemacht werden muß. Selbst Arbitragen müssen oft schon auf der Börse gemacht werden, freilich nicht durch Kettensäze, sondern durch die dem Wechselmakler und auch dem Cambiisten immer gegenwärtige Erinnerung, wie Ein Curs zu dem andern passe, und welche Folge die Veränderung in Einem Curse auf jeden andern habe.

§. 5.

In einigen Geschäften leistet der Makler dem Kaufmann einen vierten Dienst, nemlich diesen, daß er ihn der Müht der Einhebung oder Auszahlung kleiner Summen überhebt, aus welchen sich dessen Einnahme und Gewinn in diesen Geschäften sammelt. Dies hat insonderheit bei der Seefahrt Statt, wo der Kaufmann dem Makler gerne das ganze Detail überläßt, die Rheder aber, wenn deren viel in Einem Schiffe interessiren, es ihm überlassen müssen, weil der Anteil eines jeden erst nach ganz vollendeter Einnahme sich ergiebt. Wie eine ähnliche Besorgung des Maklers bei Assecuranzgeschäften Statt habe, ist oben B. 4. C. 3. §. 10 schon erwähnt.

§. 6.

Nicht blos als Dienst, sondern als eine natürliche Folge von dem Credit eines renommirten Maklers, darf ich anführen, daß er dem jungen Kaufmann bei einem noch zweifelhaften Credit äusserst behülflich sein kann. Hat er sich den guten Namen erworben, daß er keine Aufträge von unzuverlässigen Leuten annimmt, so ist es manchem Kaufmann schon genug, daß er ihm einen Handel anträgt, um ihn zu schliessen, und erst hintennach fragt er, wer der Käufer sei. Zwar wird er nicht von dem Makler Bürgschaft fodern, sondern sein Urteil ist ihm hinlänglich. Es versteht sich aber, daß ein Makler, der eine solche Reputation gewinnen will, oder schon gewonnen hat, äusserst behutsam und scharfsichtig in diesem Urteil sein müsse. Leidenschaft muß ihn nicht leiten einem jungen Kaufmann, dem er wol will, zu dienen, viel weniger einen andern zu unterdrükken, wie wol das leztere leichter geht, und weniger Ueberlegung erfodert.

§. 7.

Die Maklerordnungen aller handelnden Staaten verbieten dem Makler selbst zu handeln, ja in Hamburg ist ihm nicht einmal erlaubt ein Bankfolium selbst zu halten, so viel Erleichterung auch dies in verschiedenen dem Makler allein zukommenden Geschäften schaffen mögte. Der Grund davon ist sehr

einleuchtend. Die Zuverlässigkeit eines Unterhändlers in Handlungsgeschäften fällt weg, wenn sein eigenes Interesse in dieselben mit einwirken und ihm eingeben darf, den Preis einer Waare, mit welcher er selbst handelt, höher oder niedriger zu treiben, wenn er selbst sie zu kaufen vorhat. Es ist aber auch leicht einzusehen, wie ein Makler diesem Geseze ausweichen könne, wenn er einen Sohn, Anverwandten oder Freund hat, in dessen Namen er kauft und verkauft, oder wenn er in Waarenauctionen für grosse Summen selbst ohne Angabe des Namens irgend eines Committenten kaufen darf, oder wo ihm dies nicht erlaubt ist, Namen von Personen angiebt, die in Rüksicht auf ihren Credit von ihm abhängen. Zwar sezt eine jede Maklerordnung solchen Umschlägen Verbote entgegen, und sucht den Makler auf die Grenzen seines eigentlichen Geschäftes einzuschränken. Aber es ist damit, wie mit vielen andern Dingen bewandt. Was fürs Ganze nicht zuträglich und deswegen unzulässig ist, wird einzelnen nach ihrer Lage und ihren Umständen vorteilhaft. Wenn der grosse Kaufmann seinen freien Gang in seinen Geschäften zu gehen weiß, so giebt es viele andere, welche nicht würden forthandeln können, wenn sie nicht sich in eine gewisse Abhängigkeit von den Maklern sezten. Und einen gewissen Grad dieser Abhängigkeit fühlt auch selbst der grosse

Kaufmann, wenn gleich nicht in Rüksicht auf seinen Credit, doch in der auf seinen Absaz. Hier liegt eine Ursache mehr für ihn, bei manchem Kaufe, den er schon mit seinem Mitbürger geschlossen hat, einen accreditirten Makler zu Hülfe zu rufen, und ihn die Curtage ohne alle Mühe verdienen zu lassen.

§. 8.

Indeß wird mancher Handel zwischen Kaufleuten Eines Orts und auch mit Correspondenten geschlossen, ohne daß ein Makler dazu gezogen würde. Es fällt vollends in jedem Handel weg, wenn ein Auswärtiger Waaren von einem Manne verschreibt, von denen er weiß, daß dieser sie selbst auf seinem Lager habe. Da würde ein solcher es sehr übel ansehen, wenn ihm Curtage berechnet würde. Es fällt auch bei solchen Commissionen weg, die auf Niederlagspläze gegeben werden und nicht durch Aufkaufung der Waare von den Mitbürgern, sondern durch Aufträge an Collectöre ausgeführt werden können, welche die verlangte Waare im Lande aufkaufen. So geht es z. B. mit den nach Petersburg oder Archangel auf Russische Produkte gegebenen Commissionen. Da treten dann diese Collectöre in die Stelle der Makler. Der Lohn derselben bestimmt sich nach ganz andern Gründen, und viele derselben schliessen Contracte über die zu machenden Lieferungen, bei welchen sie

in dem dem grossen Kaufmann gewöhnlichen Wege ihren Teil gewinnen. Aber wann auf grosse Marktpläze Einkaufs-Commissionen gegeben werden, so kann auch der ehrlichste und grosmühtigste Kaufmann nicht umhin, selbst in dem Fall die dort übliche Curtage zu berechnen, wenn er den Gegenstand der Commission aus seinem eigenen Waarenlager nimmt. Denn gesezt, er berechnet jenen die Curtage nicht, so wird dieser dadurch verwöhnt und in andern Fällen schwierig werden, wenn ihm die Curtage den Umständen nach berechnet werden muß. Man mögte sagen: aber dann zieht ja der Commissionär einen ihm nicht gebührenden Gewinn, der doch bei Waaren fast durchgängig $\frac{5}{8}$ p. C. beträgt. Allein der gutdenkende Kaufmann wendet diese Curtage zur ausserordentlichen Belohnung seiner Handlungsbedienten an. Hiezu hat er auch aus folgendem Grunde Recht: In jeder grossen Handelstadt sind zwar eine Zahl beeidigter Makler, in Hamburg etwa drei hundert. Aber kein Gesez kann den Kaufmann verpflichten, nicht auch andere Unterhändler zu brauchen, deren Lohn dann so gut, wie der des Makler, die gewöhnliche Curtage ist. Er kann also auch seine Handlungsbedienten dazu brauchen, und tuht dies wirklich in vielen Fällen, insonderheit bei Asseeuranzen. Wenn er also einen Handel selbst ohne Makler schließt, oder eine auf seinem Lager befindliche Waare dem aus-

wärtigen Committenten verkauft, und sich also gewissermassen selbst bedient, so kann man nicht sagen, daß es der Rechtschaffenheit zuwider sei, wenn er den von ihm selbst verdienten Lohn dieses Dienstes seinen Handlungsbedienten zuwendet.

§. 9.

Ein gewinnvolles Geschäft der Makler entsteht ihnen aus den öffentlichen Waarenverkäufen, welche in grossen Marktpläzen sehr häufig vorfallen. Waaren an den Meistbietenden verkaufen, scheint nicht die Maasregel der Gewinnsucht zu sein, es sei denn, daß man auf unverständige Käufer rechnet, welches dann freilich bei manchen öffentlichen Verkäufen, insonderheit von Manufactur-Waaren, der Fall sein mag, aber es nicht werden kann, wenn Waaren, die der Gegenstand des grossen Handels sind, da an den Meistbietenden ausgeboten werden, wo der Kaufmann selbst Kenner ist, oder, wenn er es nicht ist, durch einen sachkundigen Makler kaufen läßt. Man muß aber auch auf hinlänglich viele Käufer rechnen können, um von Anfang bis zu Ende einer grossen Waarenauction von solchen Preisen gewiß zu sein, welche keinen Verlust geben. Das hat aber nur in grossen Marktpläzen Statt, oder in solchen Handelsstädten, zu welchen die Einkaufscom-

missionen leicht und häufig genung gelangen können. Da ist dann nicht daran zu gedenken, daß man unter Preis kaufen werde, wol aber macht eine nicht ganz erwartete Concurrenz auswäriger Käufer die Preise über die Vermuhtung steigen. So hat z. B. die Dänische Ostindische Companie in der lezten öffentlichen Auction unerwartet hohe Preise der Indischen Zeuge genossen. In curanten Waaren geht dies in grossen Handelsstädten eben so gewiß. In dem abgewichenen Jahre wurde in Hamburg, in Folge eines grossen Bankerots, eine Million Pfunde Caffee in verschiedenen Auctionen schnell hinter einander verkauft, ehe noch die Unruhen auf St. Domingo dessen Preis so schnell steigen machten; aber in den lezten Hundert Tausend Pfund behielt jede Sorte Caffee den Preis, welchen sie zu Anfang der Auctionen gehabt hatte.

Eine gewöhnliche Veranlassung solcher Waaren-Auctionen ist deren Beschädigung auf der Seereise, und die Nohtwendigkeit das auszumachen, was dem Versicherten dieser Beschädigung wegen zu vergüten zukömmt. Aber auch in solchen Auctionen wird in grossen Handlungsplätzen nichts verschenkt, sondern die beschädigte Waare gilt immerhin das, was sie ihrem Zustande nach gelten kann.

§. 10.

Indessen bleibt es wahr genug, daß der Kaufmann in manchen Handlungsplåzen zu viel auf den Makler ankommen låßt. Man erwarte nicht von mir, daß ich solche Plåze bezeichne. Es sei genug zu sagen, daß da, wo der Kaufmann sich den Vergnügungen zu sehr überlåßt, wo er insonderheit die Sommerzeit fast ganz auf seinem Landhause zubringt, der Makler besser Spiel habe und schneller reich werde, als da, wo der Kaufmann an seinen Geschåften klebt, und so viel in denselben selbst verrichtet, als nur irgend ihm zukömmt, oder ansteht. (Dieser Vorwurf gilt nicht gegen das Landleben des Hamburgischen Kaufmanns, so wie er es jezt treibt.)

Ueberhaupt aber bedarf die Handlung allenthalben solcher Hülfsleute, sie mögen den Namen eines Maklers haben oder nicht, insonderheit in solchen Perioden, da sie lebhafter geht, und der wirkliche Kaufmann sich auf einmal zu sehr überhåuft fühlt. So auch da, wo Geschåfte anderer Art sich an die Handlung anknüpfen, von welchen das eigentliche Gewerbe der Kåufer oder Verkåufer denselben keine Kenntnis giebt. Das ist z. B. der Fall in den Franzősischen Antillen, vielleicht auch in den Britischen. Der Pflanzer, insonderheit der von den Håfen und Anfahrten entfernt wohnende, kennt nicht das

Schiffswesen, und was Recht oder Gebrauch dabei geltend gemacht haben. Er weiß nicht, was er alles zu tuhn habe, um die Verführung der von ihm verkauften Producte zum Hafen und aus dem Hafen, so viel davon an ihm liegt, zu befördern.

Sechstes Capitel.

Vom Buchhalten.

§. 1.

Richtige Rechnung über Einnahme und Ausgabe ist ein Hauptgrund des Wolstandes für jeden Mann, der in seinen Geschäften bestehen will.

Sie ist vollends für den Kaufmann unentbehrlich, dessen Geld Geschäfte so mannigfaltig und so verwikkelt sind. Der glükliche Kaufmann hat das Vergnügen davon, seinen Wolstand, wenn er will, bestimmt zu übersehen. Der unglükliche, aber ehrliche Kaufmann findet in derselben die Rechtfertigung seiner Handlungen, die er Freunden und Feinden darlegen kann. Es ist allemal ein Beweis, daß ein Mann nicht zur Handlung geschikt gewesen, und

daß er durch Unwissenheit, Unordnung oder Leichtsinn unglüklich geworden sei, wenn man bei seinem Bankerott hört, daß seine Bücher in Unordnung sind.

Zwar ist es natürlich, daß ein Mann, dem seine Geschäfte nicht einschlagen, Muht und Liebe zur Ordnung verliert. Aber gewiß ist viel öfter der Mangel der Ordnung in den Berechnungen die Ursache der Verwirrung selbst, und diese Verwirrung hat dann fortdauernden Verlust zur Folge. So manchen Kaufleuten fehlt die Gabe, ihr Comtoir gehörig zu dirigiren, und ich, der ich kein praktischer Kaufmann bin, gestehe gern, daß ich jeden Kaufmann bewundere, von dem ich weiß oder erfahre, daß er sein grosses Comtoir gut dirigire, daß er ein jedes Geschäfte zu der Zeit tuhe, da es getahn werden muß, und es dabei zu erhalten wisse, daß, was er durch andere nohtwendig thun lassen muß, zu rechter Zeit unfehlbar geschehe. Unter solchen Geschäften ist das vornehmste die Buchhalterei.

Man wird nicht von meinem Buche erwarten, daß es eine eigentliche Anweisung zum Buchhalten enthalte. Ich werde also nur einige allgemeine Anmerkungen darüber in dies Capitel tragen.

§. 2.

Der wesentliche Zwek der Rechnung eines Kaufmanns ist freilich dieser, daß er seine Ausgabe und Einnahme, so oft er will, geschwind und richtig vergleichen könne. Um sich dazu in Stand zu sezen, muß er ein Verzeichnis aller seiner Kaufmännischen Geschäfte, mit Beziehung auf alle Umstände, welche den Geld-Belauf in denselben bestimmen, zu Papier bringen, um seine Rechnung daraus ziehen zu können.

Dies Verzeichnis hat den Nahmen des Memorials, und keine Handlung, wie auch Buch in derselben gehalten werden mag, kann ohne dasselbe sein.

§. 3.

Aus diesem Memorial kann nun auf eine sehr einfache Art die Rechnung gezogen werden, wer dem Eigner der Handlung und, wem er selbst schuldig geworden sei, und zu bestimmter Zeit, insonderheit am Ende eines Jahrs, ob und wie weit Einnahme und Ausgabe einander übersteigen, wie hoch der Cassen-Vorraht sei, und was an Schulden noch ausstehe. Eine solche Art der Rechnung war vor Alters allgemein gebräuchlich, und führt noch den Nahmen des Deutschen Buchhaltens. Mit ihr kann sich eine sehr einfache Handlung, die nicht mancherlei

Gegenstände hat, insonderheit kann sich jeder Krämer und Ausschnitter und auch mancher Manufacturist damit behelfen. Doch wird er einzelne derjenigen Nebenbücher nötig haben, deren ich bald erwähnen werde.

§. 4.

Allein der Kaufmann, welcher wichtigere und mannigfaltige Geschafte treibt, hat nicht genug an einer solchen Rechnung, welche die Geschäfte gewissermassen durch einander wirft. Er muß seine Rechnung so einrichten, daß er nicht nur im Allgemeinen den Zustand seiner Sachen, sondern auch, wenn er, wie gewöhnlich, mehrere Cassen führt, den Bestand jeder Casse, so oft er will, übersehen könne. Er muß wissen, wie er mit jedem seiner Correspondenten stehe, und wie aus jedem Geschäfte, das er treibt, aus jeder Gattung Waare, womit er handelt, ihm Gewinn oder Verlust entstehe. Hieraus ist bei den Italiänern, als die Handlung bei ihnen lebhafter, als bei andern Völkern ward, eine Art des Buchhaltens entstanden, die man noch immer die Italiänische Buchhaltung nennt. Ihr Nuzen ist nicht blos auf die Handlung einzuschränken. Schon vor bald 200 Jahren schrieb Simon Stevin seine Verrechting van Domeinen, ende Vorstelyke Boekhouding (Berechnung

von Domänen und Fürstliche Buchhaltung) und wandte dieselbe auf die Berechnung der Einnahme und Ausgabe des Prinzen von Oranien an. Man hat viele spätere, z. E. Einleitung zu einem verbesserten Cameral- und Rechnungs-Buch, Wien 1744, in welchen Anweisung gegeben wird, das Kaufmännische Buchhalten auf die Staats-Wirtschaft und die Wirtschaft mit grossen Landgütern anzuwenden.

§. 5.

Vielleicht dient es manchem, der nicht ohnehin mit dem Geschäfte des Buchhaltens bekannt ist, zur Aufklärung seiner Begriffe, wenn ich hier angebe, wie ich mir vorstelle, daß aus der einfachen und freilich natürlicher scheinenden Buchhalterei die Italiänische doppelte Buchhaltung habe entstehen können.

Ich denke mir einen Kaufmann, den ich Cosmus nennen will, in irgend einer grossen Handelsstadt Italiens zu der Zeit, als dieses Land der Hauptsiz der Handlung ward. Er hatte bisher nicht mit grossen Vorrähten von mancherlei Waaren gehandelt, erweiterte nun aber seine Handlung auf mehrere Gegenstände, und hielt von jedem derselben grössere Lager. Er vermehrte die Zahl seiner Bedienten und untergab ihnen einzeln gewisse Waarenlager, machte

Einen besonders zum Cassirer, untergab einem andern die Besorgung aller Handlungs-Unkosten, wie auch der an seinem Wohnort zu zahlenden Zölle. Man nehme an, er habe in diesem Wege zwölf Personen beschäftigt, deren jeder über das ihm anvertraute richtige Rechnung zu halten verpflichtet war. Einen jeden derselben konnte er also beim Anfang der Rechnung ansehen, als für dasjenige haftend, was seiner Aufsicht und Besorgung anvertraut war. So sah er z. B. denjenigen an, der sein Waarenlager in Wolle, und einen andern, der das in Seide wahrzunehmen hatte u. s. f. Wir wollen dabei annehmen, er habe Einem seiner Handlungs-Bedienten absonderlich aufgetragen, aus den Händen des Cassirers zu empfangen, was diesem in den Rechnungen der übrigen, als auf deren Geschäfte gewonnen, gezahlt ward, der aber auch aus dieser Gewinnmasse wieder gut machen mußte, was in andern Geschäften verloren ward: so war die Folge davon überhaupt diese, daß die Rechnungen dieser zwölf Personen sehr in einander flossen. Eine besondere Folge aber war, daß jeder dieser Männer eine doppelte Rechnung führen mußte, deren eine angab, was der Principal aus seinen Händen zu erwarten hatte, die andere nachwies, wo dieses ganz oder teilweise sich finde. Z. B. Ambrosius hatte das Seidenlager unter seiner Gewahrsam und Berechnung, welches im Einkaufspreis 10000 Du-

katen im Wehrt war, und ward von seinem Principal als so viel schuldig angesehen. Davon ward die Hälfte mit 20 p. C., d. i. 1000 Duk., Vorteil verkauft. Aber nicht er bekam das Geld, sondern es gieng an den Cassirer Anselmus. Noch aber haftete Ambrosius für das Ganze mit Einschluß der gewonnenen 1000 Dukaten, für welche besonders er Bartholden einstand, der das Gewinn- und Verlust-Conto führte. Ambrosius mußte dem zufolge seine Rechnung so machen, daß, wenn er auf der einen Seite seines Buchs sich für den vollen Schuldner seines Principals, für 10000 Dukaten ihm anvertrauete Seide, und 1000 gewonnene Dukaten erkannte, er auf der andern Seite den Cassirer Anselmus als seinen Schuldner hinstellte, in dessen Händen die für die Hälfte gelösten 6000 Ducaten sich befanden. Alsdann aber erwartete noch immer Barthold die gewonnenen 1000 Ducaten aus seiner Hand, und Anselmus mußte sich als dessen Schuldner ansehen. Wie er den Wehrt der ihm noch übrigen Hälfte der Seide in Rechnung zu stellen hatte, wird §. 7 erläutert werden.

§. 6.

Auf diese Art mußte also Cosmus, wenn er den Zustand seiner Handlung übersehen wollte, zwar ihn aus zwölf Rechnungen hervor suchen, aber jede dieser

Rechnungen stellte ihm das, was er wissen wollte, ungemein viel deutlicher dar, als da er vorhin die Geschäfte in Einer Folge zusammentragen ließ. Er sahe nun bei jedem einzeln, was er dabei gewonnen oder verloren habe. Er sah, wenn sein Lager von einer gewissen Waare noch nicht ausverkauft war, wie viel er für den ihm verbleibenden Rest noch lösen müsse, ehe ihm sein ganzes Capital wieder einkäme. Die Rechnung seines Cassirers gab ihm den Vorraht aller seiner Baarschaften; (denn an Banken wollen wir hierbei nicht denken,) die Rechnung des den Gewinn einnehmenden und den Verlust ausschiessenden sagte ihm, wieviel er im Ganzen gewonnen oder verloren habe. Und nun konnte er durch Aufrechnung des Gewinns und des Verlustes, des Waaren-Vorrahts und des Cassen-Vorrahts, seiner Activ- und seiner Passiv-Schulden zu einer Balanz, d. i. zu einer zuverlässigen Darstellung von dem Wehrt seines Vermögens gelangen.

§. 7.

Zu dieser Uebersicht seines Vermögens-Zustandes, oder der Balanz ihm zu verhelfen, trug er einem besondern Mann, seinem eigentlichen Buchhalter auf, der aus den Rechnungen aller übrigen das, was als Eigentuhm seines Principals anzusehen war, in seine allgemeine Rechnung übertrug, und als ihm

wirklich übergeben ansah, folglich in dieser Rüksicht sich nicht anders als deren Debitor nennen konnte, so wie sie nun seine Creditores wurden. Ambrosius, der Berechner des Seidenlagers, hatte noch die Hälfte Seide, die er in jener Balanzrechnung, weil noch nichts darauf gewonnen oder verloren war, zu dem Einkaufspreise 5000 Ducaten angab, und so seine Rechnung §. 5 egalisirte, daß er gegen 10000 Ducaten, den Einkaufspreis des Ganzen, und 1000 Ducaten, als dem Gewinn- und Verlust-Conto schuldig, die auf Einer Seite standen, auf der andern Seite 6000 Ducaten, als bei dem Cassirer vorrähtig, angab, und 5000 Ducaten, den Wehrt der noch vorrähtigen Seide, als in das Balanzconto hingegeben, folglich als dem Balanzconto oder dem Buchhalter creditirt notirte.

In dieser Balanzrechnung wurden nun alle nicht verloren geachtete Activschulden des Cosmus als Teile von dessen wirklichem Vermögen, folglich dessen eigentliche Schuldner so angesehen, als hätten sie bezahlt, und als wären sie Creditores geworden. Nun aber mußten die wirklichen Creditores in der gerade entgegengesezten Relation, folglich als Debitores an das Balanzconto notirt werden. Dies halte ich für den schwersten Knoten in der Erläuterung des doppelten Buchhaltens, nicht für den, der es aus

der Praktik nun einmal weiß, wie er zu verfahren habe, sondern für den, der die Sache aus Gründen einsehen will. Ich will also noch folgende Vorstellungsart beifügen. Wenn die Masse des Vermögens des Cosmus nach dessen Tode eilends hätte aufgemacht werden sollen, so würde alles, was er teilweise besaß, auch teilweise zu derselben gekommen sein, und, die dies alles hergegeben hätten, aufgehört haben, Debitores zu sein, folglich Creditores geworden sein. Seine Passivschulden aber hätten alsdann eben so schnell berichtigt werden müssen. Seine Creditores bekämen dann auch das ihrige, träten in die entgegengesezte Relation, und würden Debitores. Was nun bei einem solchen Sterbefall oder bei sonstiger Aufhebung einer Handlung geschehen müßte, das sah sein Buchhalter als geschehen an, als er am Ende des Jahrs, oder einer kürzern Periode, die Masse des Vermögens seines Principals dessen Uebersicht vorlegen wollte, so daß er ihm sagen konnte: So stehst du, wenn du heute deine Handlung aufhebst und alles ohne Verzug dir eingeht, was man dir schuldig ist, und alle deine noch vorrähtige Waaren ohne Gewinn oder Verlust verkauft werden, du aber auch alles bezahlst, was du schuldig bist, da dann deine bisherigen Debitores deine Creditores werden, und deine wirklichen Creditores in unserer Rechnung entgegengesezte Nahmen annehmen müssen.

Aber auch dein wirkliches Vermögen, dein Capital-Conto, gebe ich dir heute als meinem Schuldner in meiner Rechnung auf, auf deren Einer Seite du alles das beisammen findest, was unter deinen Besiz gehört, und deine Passivschulden abzutragen zum Teil dienen muß. Jenes Capital-Conto, nicht ich, hat dein reines Eigentuhm, und dieses mit deinen Passiv-Schulden zusammen genommen stelle ich in Gleichheit mit allem, was du vor jezt besizest.

Cosmus fand sich also am Schluß des Jahres im Besiz von 100000 Ducaten an Waaren, Cassen-Vorraht und guten Schulden. Für dieses hatte sein Buchhalter sein Balanz-Conto, das ist, ihn selbst als Schuldner notirt. Denn er hatte sie. Aber er war 20000 Ducaten schuldig. Diese und sein reines Vermögen, 80000 Ducaten, stellte er jenen entgegen. So glich sich zwar eins mit dem andern aus. Aber Cosmus war aus den erläuterten Gründen und wegen deren ganz entgegenstehenden Beziehung für diese beiden Posten zum Creditor gemacht.

§. 8.

Man gehe von dieser Vorstellung aus, und stelle sich in einer Handlung von gewisser Mannigfaltigkeit, statt jener zwölf Bedienten, so viele vor, als diese Handlung Gegenstände hat, oder als die Ge-

schäfte in derselben sich ihrer Natur nach unterscheiden; folglich auch so viele Rechnungen oder Conti, als dieser Gegenstände und Geschäfte sind, und in einer gewissen Periode (ich nehme an, in Einem Jahre) deren mehr oder weniger werden. Oder man lege diesen Waaren und Gegenständen selbst eine Personalität bei, oder die Fähigkeit, von demjenigen, was der Principal von ihnen zu fodern hat, Rede und Antwort zu geben. Man vergesse z. B. den Ambrosius und lasse die Seide selbst reden, so wird sie sagen: Von mir hast du 10000 Ducaten zu erwarten; aber ich habe schon 6000 D. deiner Casse eingebracht. Deiner Gewinn- und Verlustcasse bin ich zwar 1000 Duc. schuldig. Dagegen aber hat deine Casse 6000 Duc. bereits meinetwegen erhoben, und was die von mir noch übrige Hälfte wehrt ist, 5000 Duc., hat das Balanzconto an sich genommen. Dies Gewinn- und Verlustcasse wird sprechen: 1000 Duc. habe ich von der Seide zu fodern. Dagegen aber sind auf deine Wolle 500 Duc. verloren, die ich in deren Conto geben muß, damit sie ihre Rechnung egalisire, und für welche sie folglich mein Creditor ist.

Und wenn dann die Balanz aufgemacht wird, und das Gewinn- und Verlust-Conto mit diesem sich berechnet hat, so wird jene sagen: 5000 Duc. hat mir deine Casse gegeben, als für Seide gelöst, den

Wehrt von der übrigen Seide, 5000 Duc., die Seide selbst und das Gewinn- und Verlustkonto 500 Duc.

Wirkliche Personen, mit welchen Cosmus seine Umsäze machte, mußten jeder ihre besondere Rechnung bekommen, und standen in denselben als wirkliche Gläubiger oder Schuldner in dem gewöhnlichen Sinne des Wortes. Als Gläubiger, so lange die aus dem mit ihnen betriebenen Handelsgeschäfte entstandene Foderung noch nicht berichtigt war; als Schuldner, so lange eine an sie verkaufte Waare oder eine unter andern Veranlassungen ihnen creditirte Summe noch unbezahlt stand. In den Büchern selbst aber machte es keinen Unterschied, ob die Rechnung eine wirkliche Person oder ein personificirtes Conto betraf.

§. 9.

Ueberhaupt aber kömmt es für Personen und für die personificirten Cassen und Rechnungen darauf hinaus, daß eine jede als Debitor für dasjenige angesehen wird, was sie hatte, und als Creditor für dasjenige, was sie weggegeben hat, oder in einer andern Rechnung nachweisen kann. So wird ein jeder Posten, der in einem Conto als Creditor oder Debitor steht, in einer andern sich darauf beziehenden Rechnung unter der entgegengesezten Be-

nennung erscheinen. Ist einer Person oder Waare ein Conto gegeben, und es geht vor Aufmachung der Balanz nichts weiter mit derselben vor, so wird sie doch auf die zweite Seite als Creditor des Balanz-Conto aufgeführt, wenn sie ein Teil des wirklichen Vermögens des Kaufmanns ist, und als Debitor an eben dasselbe, wenn sie eine Passivschuld ist, die eben dies Vermögen vermindert. Ist die Waare ganz oder zum Teil verkauft, oder mit Gelde ein Umsaz geschehen, so wird diese Waare oder dies Geld, wenn Gewinn darauf gemacht ist, Debitor an das Gewinn- und Verlustconto. Denn noch hat dieses den Gewinn nicht, sondern soll ihn haben. Ist aber Verlust entstanden, so wird sie Creditor. Denn noch hat sie es nicht, sondern sie soll es aus dem Gewinn- und Verlust-Conto haben, um ihr Conto zu egalisiren.

Der Vermögenszustand, in welchem ein Kaufmann seine Handlung neu, oder nach geschlossener Balanz gleich als neu anfängt, wird in einer Rechnung dargestellt, die man das Capital-Conto nennt. Dies hat dann so viele Debitores, als Teile des wirklichen Vermögens in den Conti der Waaren, der guten Schulden und der verschiedenen Cassen sich befinden, und so viele Creditores, als wirkliche Passivschulden sich finden. Auch das Balanzconto

wird mit dem ganzen Unterschiede beider Summen, um die Rechnung auszugleichen, aus eben denen Gründen als Creditor aufgeführt, aus welchen zufolge §. 7. das Capitalconto zu dessen Debitor gemacht ward.

§. 10.

Dies alles könnte nun zwar in Einem Buche enthalten sein, und in der Taht heißt und ist das Buch, welches dies alles in einer kurzen Uebersicht darstellt, das Hauptbuch, welches richtig abzufassen das Meisterwerk des auf jedem etwas grossen Handels-Comtoir angestellten Buchhalters ist. Allein 1) die Handlungsgeschäfte, welche die Data zu diesen Rechnungen angeben, geschehen nicht immer in Einem fort, sondern verteilen sich auf mehrere Tage, und gehen zu einer Zeit vor, da man nicht immer Musse hat, alles richtig und genau anzuzeichnen. 2) Die Auseinandersezung der verschiedenen Conti läßt sich nicht immer in der Eile mit Richtigkeit machen. Die §. 5—8. gegebenen Erläuterungen werden auch dem Unkundigen einleuchtend machen, daß Ueberlegung dazu gehöre, um ein jedes Conto richtig ins Debet und ins Credit zu stellen. Eine Ueberlegung, ohne welche alle Buchhalterei irre führt, und welche in dem Gewühl der Geschäfte nicht immer richtig gemacht werden mögte!

§. 11.

Es wird also nohtwendig, jede auf die Handlungsgeschäfte sich beziehende Umstände und jede Zahl, woraus das Conto sich bestimmt, sogleich, wenn das Geschäfte vorgegangen ist, zu Papier zu bringen. Dies geschieht in dem sogenannten Memorial, welches auch Kladde und nach dem Italiänischen Strazze genannt wird, in welches einzutragen der Kaufmann einem jeden überläßt, der das Geschäfte hat ausrichten helfen, und Einsicht genug davon hat, um keine zur richtigen Angabe in den übrigen Büchern nötige Umstände zu übersehen. Wenn ein Kaufmann von seinen Bedienten gewis ist, daß sie in Eintragung dieses Geschäftes schon ein jedes auf sein rechtes Conto stellen werden, oder es einem einzelnen Bedienten aufträgt, der darin zuverlässig ist, so könnte freilich ein jeder Handlungs-Posten so eingetragen werden, daß das Conto in dem Haupt-Buche daraus in bündiger Kürze gezogen werden mögte. Allein diese Voraussezung hat nur selten Statt, und in Handlungs-Comtoiren, wo viel Gewühl ist, mögten darin oft grosse Fehler vorfallen.

In diesem Memorial wird mehr gerechnet, als in den folgenden Büchern, z. B. in Hamburg, wie für die zu einem gewissen Preis, allenfalls in Curant behandelte Waare der wahre Wehrt derselben

in Banco nach Berechnung der Thara, des guten Gewichts, des Rabatts u. d. gl. mehr sich bestimme.

§. 12.

Aus dem Memorial wird daher fast auf allen Handlungs-Comtoiren ein zweites Buch, das Journal, gezogen, in welchem aus jenem Memorial die Resultate gezogen und kurz dargestellt werden, und insonderheit einem jeden Conto vorläufig das zugewiesen wird, was für dasselbe gehört. Wenn z. B. in dem Memorial gesagt ist, daß heute den 17ten Febr. 20 Sack Reis, 12160 Pfd. in Brutto Gewicht betragend, zu dem Preise 17 Mk. Cur. die 100 Pfd. gekauft sein, und nach Abzug der Thara, des Gutgewichts, des Rabatts, reducirt in Banco 1546 Mk. betragen, so nimmt das Journal von allen diesen Umständen nichts mehr auf, als daß das Reisconto für 20 Säkke 1546 Mk. an Bco. Conto schuldig sei. In dem Memorial wird der Zeitordnung genau gefolgt: das Journal aber sammelt die Geschäfte mehrerer Tage schon unter die Rubriken von gewissen Conti, und vereint sie als Debitores oder als Creditores eines solchen Conto, freilich auch der Zeitordnung nach. Es trennt aber auch die aus Einem Geschäfte entstandenen Zahlen, und bringt sie unter verschiedene Conti.

Dies Buch, wenn es sorgfältig und ordentlich geschrieben ist, hat bei Gerichten in vorkommenden Streitfällen die Kraft des Beweises, und gilt als ein Document in der eigenen Sache des Kaufmanns. Dies hat von dem Memorial noch nicht Statt.

§. 13.

Es ist indessen klar daß der Kaufmann noch ausser diesen drei oder zwei wesentlich nohtwendigen Büchern, andere Rechnungen zu führen nötig hat, um seine Geschäfte mit Ordnung zu übersehen. Einige derselben sind in jeder Handlung, andere nach den besondern Umständen der Handlung eines Orts und der Art der Handlung nötig. Eben so sind auch einzelne mehr oder weniger nötig. Ein Rechnungs-Buch von allgemeiner Nohtwendigkeit ist:

1) Das Lager-Buch. Kein Kaufmann kann seine Geschäfte mit Ordnung treiben, wenn er nicht weiß, was für Waaren durch Einkauf oder Commission in sein Lager kommen oder durch Verkauf aus seinem Lager gehen. Dazu wäre freilich genug, wenn die Art, Gewicht und Maasse derselben richtig verzeichnet, und Ausgabe und Einnahme an Gewicht oder Maasse berechnet würden. Allein man benuzt das Lager-Buch, um auch die Waaren, die es enthält, nach dem Geldes-Wehrt beim Einkauf

und den Verkaufspreis beim Verkauf anzuschreiben. Ersterer, der Einkaufspreis, kann schlechthin, so wie er sich aus der Factur und den zur Stelle verwandten Handlungs-Unkosten bestimmt eingetragen werden. Dies ist für den eigentlichen Zwek des Lagerbuchs hinlänglich. Man wählt aber auch eben dieses Buch, um die ganze mit der Waare eingekommene Factur oder Berechnung von allem, was die Waare bis zur Absendung gekostet hat, und die dazu kommenden Handlungs-Unkosten, welche zur Stelle bezahlt werden, mit Einem Wort, die ganze Calculation in dasselbe einzutragen. Wer dies nicht tuht, muß neben dem Lagerbuch ein besonders Factur-Buch führen.

2) Ein Cassa-Buch. Kein Kaufmann kann in Ordnung bleiben, der nicht seinen Geld-Vorraht in jeder Minute zu wissen im Stande ist. Zu dem Ende muß jede baare Einnahme und Ausgabe als Debet und Credit der Cassa gegen einander gestellt werden. Dies Cassabuch macht um so viel mehr Mühe, je mannigfaltiger die Münz-Sorten sind, in welchen an einem Handlungsplaze die Zahlungen geschehen. Grosse Handlungen müssen immer einen besondern Cassirer anstellen. Doch ist für denselben in denen Handlungspläzen weniger zu tuhn, die eine solide Girobank haben, und wo der Kaufmann sein baares

Curant-Geld bald zu dem Wechsler schikt, oder mit andern es in Banko umsezt.

§. 14.

Bücher von nicht allgemeiner Nohtwendigkeit sind:

1) Ein Banko-Buch, doch nur in solchen Handelsplätzen, die eine Giro-Bank haben. An Oertern, die eine Zettelbank haben, sind, wenigstens so lange als die Bank-Noten dem baaren Gelde gleich gelten, diese so gut als Münzen anzusehen, und die Berechnung über Einnahme und Ausgabe in denselben gehört ins Cassabuch. Allein hier in Hamburg, in Venedig, in Amsterdam und Nürnberg, wo alle etwas grosse Zahlungen in der Bank abgeschrieben werden, ist ein besonderes Bankobuch durchaus nötig, und von dem Cassabuch ganz unterschieden.

2) In allen solchen Handelsplätzen werden die übrigen Münz-Sorten, in welchen Zahlungen geschehen, mit einem gewissen Agio gegen Banko-Geld berechnet. Wenn dieses Agio feste steht, wie in Venedig und Genua, so macht die Berechnung desselben wenig Mühe, und es kann kein Gewinn oder Verlust daraus entstehen. Auch hier in Hamburg, wo gewisse Waaren in Curant, aber zu dem festen Agio

von 16 oder 20 p. C. verkauft werden, entsteht daraus kein besonders Conto.

§. 15.

Aber wenn dies Agio öftere Veränderungen leidet, so entsteht ein Gewinn und Verlust daraus, der keinesweges übersehen werden kann, und eine besondere Rechnung erfodert, die man das Agio-Conto nennt. Z. E. wenn ein Kaufmann seine im Lagerbuch zu Banco-Wehrt angesezten Waaren teilweise den hiesigen Krämern in Curant verkauft, so wird er zwar an dem Tage des Verkaufs wissen, wie viel Banco-Geld er dafür in seine Bücher zu tragen habe, und diese Zahl mögte sich nur um $\frac{1}{4}$ p. C. verändern, welches der Wechsler ihm abnimmt, wenn er sogleich bei demselben das empfangene Curantgeld wieder in Banco umsezt. Aber dies tuht er nicht immer, weil er auch eine Casse in Curant halten muß. Wenn er nun nach einiger Zeit eben dies Geld wieder ausgiebt, so wird ein gebesserter Curs des Curant-Geldes ihm mehr Banco, ein schlechterer weniger in sein Hauptbuch bringen, als er am Tage des Verkaufs in seinem Journal notirte. Dies würde eine Menge kleiner Rechnungen bei jedem in Curant ausgegebenen und empfangenen Posten erfodern; doch nicht nur bei Curant, sondern auch bei jeder in der Cassa eines Kaufmanns einkommenden

oder ausgehenden Münzsorte. Der Kaufmann läßt also diese Rechnungen für die ganze Zeit laufen, welche von Ziehung einer Balanz bis zur andern verläuft. Er bringt jede Summe, die ihm bei dem Verkauf einer Waare als Agio entsteht und im Journal notirt wird, unter der für den Tag berechneten Summe ins Credit des Cassaconto, und alle Zahlungen, die bei dem Einkauf einer Waare und Kauf oder Einwechselung von Banco-Gelde entstehen, ins Debet derselben. Von beiden wird Eine Summe beim Schluß der Balanz gezogen. Gesezt nun, an diesem Tage sein 10000 Mk. mehr im Debet des Agio-Conto, als im Credit, so würde der Unwissende dies für einen Verlust halten; aber es kömmt darauf an, zu welchem Curs diese 10000 Mk., die in allerlei Conti als Einnahme und Ausgabe stecken, und zu allerlei Cursen dort gegen Banco berechnet sind, am Tage der Balanz stehen und ins Conto der Balanz eingetragen werden müssen. Alsdann zeigt sich der Gewinn oder Verlust auf alles bis dahin berechnete Agio in Einer Zahl.

§. 16.

Auch bei der größten Ordnung kann der zu ziehenden Balanz nicht so vorgearbeitet werden, daß der Principal einer grossen Handlung bald nach Ende des Jahrs dazu gelangen könnte. Mittlerweile aber in-

teressirt es ihn sehr, die Lage seiner Geschäfte in Absicht auf jeden Correspondenten oder auch jeden einheimischen Kundmann zu wissen, mit welchem er viele Umsäze macht. Dies giebt ihm sein Memorial und Journal nur Teilweise an, und es wird ihm daher nöhtig, in ein besondres Buch die auf jeden einzelnen Correspondenten sich beziehende Rechnung so einzutragen, daß er, so oft er will, sehen könne, wie er mit demselben stehe. Dies Buch hat den Nahmen Riscontro, und wird in mancher Handlung in das inländische und ausländische Riscoutro geteilt. Jenes enthält die Geschäfte mit den Mitbürgern oder Einwohnern der Stadt, dieses die mit entfernten Correspondenten.

Siebentes Capitel.

Von den Bankerotten.

Wenn ich von Bankerotten in diesem Buche das Nötige sage, so mögte es fast scheinen, als wenn ich sie zu den Hülfsmitteln der Handlung zählte. Das sind sie freilich für manchen einzelnen Mann, wenn

er sich zum Bankerott entschliest, und dadurch sich in einen Wolstand sezt, den er vorher nicht kannte und durch seinen Handel nicht zu erreichen wußte. Allein dann mögte ich viele andere Misbräuche und Betrüge zu den Hülfsmitteln der Handlung zählen müssen, und dies vierte Buch noch sehr dehnen können. Im Ernst geredet sind Bankerotten ein böses Hindernis der Handlung, dem ich nur deswegen hier seinen Plaz gebe, weil doch von demselben in einem Buche, wie das meinige ist, Einmal geredet werden muß, und ich dieser Materie keinen andern Plaz anzuweisen weiß.

§. 1.

Hofnung und Absicht des Gewinns sind die wesentliche Voraussezung bei jedem Handel. Die Erfüllung derselben hängt nicht ganz von dem Handelnden ab, und ist nur auf Wahrscheinlichkeit gegründet. Triegt diese Wahrscheinlichkeit, entsteht der Gewinn gar nicht, oder ist nicht gros genug, um dem handelnden Kaufmann sein Auskommen zu geben; so ist er freilich zu entschuldigen. Dann ist der Name eines ehrlichen Mannes noch nicht für ihn verloren, und eine billige Nachsicht der Geseze und Gerichte bei seinem Unglük ihm freilich zu gönnen. Der erste Schritt, den ihm die Geseze vorschreiben, ist, daß er seine Unfähigkeit, seine Passiv-Schulden zu be-

zahlen, seiner Obrigkeit erkläre, alles, was er bis dahin besizt, ihr oder den von ihr dazu befugten Personen übergebe, und diesen die Ausgleichung seiner Activ- und Passiv-Schulden überlasse. Dann aber wird er nach diesem Vorgange allen unangenehmen Verfolgungen seiner Gläubiger, und insonderheit dem aus dem Wechselrecht entstandnen Rechte seiner Wechselgläubiger an sein Vermögen, ja sogar an seine Person einstweilig entzogen. Diesen Vorgang nennt man einen Bankerott.

§. 2.

Wer mit den Rechten und deren Geschichte nur mässig bekannt ist, weiß, welch ein strenges Verfahren dieselben, insonderheit in Deutschland, dem Gläubiger gegen den nicht Zahlungsfähigen Schuldner erlaubten, und daß er nicht nur mit seinen Gütern, sondern selbst mit seiner Person dem Gläubiger haftete. Herr Prof. Fischer hat darüber in dem ersten Bande seiner Geschichte der Deutschen Handlung viel belehrendes demjenigen gesagt, der in Rüksicht auf die Handlung von diesen Rechten unterrichtet sein will; aber auch zu viel darin zu finden geglaubt, da er meint, schon hierin liege der Grund des Wechselrechts. Es ist auch ausserhalb dem Wechselrecht sehr viel von diesen Rechten der Gläubiger in den noch bestehenden Gesezen man-

cher Deutschen und Nordischen Staaten übrig, das auch selbst in dem Verfahren gegen verunglükte oder in der Zahlung ihrer Wechsel säumige Kaufleute gilt. In den Dänischen Staaten gilt noch keine ordentliche Verfügung über die Erklärung der Insolvenz eines Kaufmanns; sondern der Gläubiger läßt seinen Schuldner in Verhaft nehmen, wo er ihn findet, der daher die Flucht über die Grenze nimmt, und dann auf sicheres Geleite wieder zurükkömmt. Auch in Hamburg hat vor erklärter Insolvenz der Wechselgläubiger die Wahl, ob er bei dem Gerichte die Pfändung oder den persönlichen Verhaft seines Schuldners verlangen will. In lezter Absicht nimmt er einen Freizettel auf ihn, der ihn aber nur berechtigt, ihn von der Gasse, nicht aus seinem Hause, wegnehmen zu lassen. Ein Mittel, das alsdann wirksamer als die Pfändung ist, wenn der Schuldner noch nicht zur Insolvenz-Erklärung reif oder entschlossen ist, nur durch Ausflüchte dieser oder jener Art sich hinzuhalten sucht, oder aus Eigensinn Einwendunge macht. In den Herzogtühmern Sleswig und Holstein ist das sogenannte Einlager-Recht (Jus Obstagii) von Alters her üblich, jedoch in Folge einer dem Schuldschein angefügten Verbindlichkeit, ohne welche jedoch nicht leicht eine Standes-Person, am wenigsten ein Güterbesizer ein Darlehn erlangt. Doch ist sie in manchen Teilen dieser Her-

zogtühmer, auch bei Schuldverschreibungen von Leuten geringern Standes, üblich. Die Folge davon ist nicht eigentliche Gefangensezung; sondern der Gläubiger deutet dem Schuldner einen Ort oder gewissen District an, wohin er sich begeben muß, und nicht von dort weichen darf, bevor er ihn befriedigt hat. Immittelst ist jener diesem zur Erteilung eines äusserst kärglichen Tagegeldes gehalten. Geht der Schuldner nicht in das ihm angewiesene Einlager, oder entweicht er aus demselben, so hat er seine Ehre verwirkt. Es hat Fälle der Art gegeben, in welchen die Gerichte darauf erkannt haben, daß einem Adelichen Schild und Helm von ehrloser Hand zerbrochen ward.

§. 3.

Zwar ist in Staaten, wo Recht und Ordnung gilt, einem jeden Bürger und Landmann, der in seinem Nahrungs-Stande so zurük kömmt, daß er seine eingegangenen Verpflichtungen nicht erfüllen, und seine Schulden nicht bezahlen kann, gleich dem Kaufmann, erlaubt, ja gewissermassen vorgeschrieben, daß er seine Güter den Gerichten übergebe, und unter deren Autorität seinen Gläubigern die aus deren Verkauf entstehende Vergütung zugeteilt werde. Man nennt dies das Beneficium Cessionis Bonorum, ein in der Deutschen Gerichtssprache bisher nicht mei-

nes Wissens übersezter Ausdruk. Die Folge davon ist ein über diese abgetretenen Güter verhängter Concurs. Das Wolthätige dabei ist in den meisten Fällen blos die einstweilige Befreiung von der Verfolgung der Gläubiger, die, so lange dieser Schritt nicht geschehen ist, in der Ausübung ihrer einzelnen Rechte freilich ihren Gläubiger sehr kränken können, und auch dies zu tuhn gewohnt sind. Aber dann versprechen auch die Rechte dem Schuldner keine weitere Vorteile, und überlassen ihn dem hülfslosen Zustande eines Menschen, der nun nichts mehr besizt, wenn derselbe kein neues Mittel zu wählen weiß, sich ein Auskommen zu verschaffen. Dagegen aber ist es der Geist aller Verordnungen über Bankerotte, dem in Unglük gerathenen Kaufmann nicht alle Mittel abzuschneiden, durch welche er nach der Abtretung seiner Güter, wo nicht seinen alten Wolstand, doch einen gewissen Nahrungsstand wieder erlangen kann.

§. 4.

Die gewöhnlichste Veranlassung zum Bankerott eines eigentlichen Kaufmanns entsteht aus dem Wechselrechte in Staaten, wo dasselbe förmlich eingeführt ist, aber auch darüber gehalten wird, keine moratoria erteilt werden, und nicht etwan auf Wechselklagen der Bescheid erteilt wird, man könne den

Bürger nicht drükken. Wer seinen Wechsel nicht an dem lezten Verfalltage, die Fristtage mit eingerechnet, bezahlen kann, und nun der Pfändung oder persönlichen Haft ausweichen will, zu welcher sein Wechselgläubiger nicht blos befugt, sondern, wenn er sein Recht nicht ganz verlieren will, gehalten ist, muß diesen Schritt tuhn.

Die Benennung Bankerott deutet darauf hinaus, daß derselbe ursprünglich die Aufhebung oder den Bruch einer Wechselbank zur Folge hatte. Denn die Bedeutung des Worts Bank als Tisch, oder Privatcasse der Wechsler, oder überhaupt solcher Männer, die mit Geldgeschäften auch als Kaufleute zu tuhn hatten, ist gewiß älter, als die öffentlichen Banken. Im Altertuhm hies der Geldwechsler Trapezita. Eine ihrer Griechischen Ableitung nach dem Wort, Banker, ganz gleich geltende Benennung! So gewöhnlich nun die Cessio Bonorum, oder die Aufgebung seines Eigentuhms an die Gerichte von Alters her gewesen ist, so bekam diese Handlung die erwähnte Benennung, wenn ein Kaufmann sich dazu genötigt sah und seine Wechsel- und Geldgeschäfte dadurch ins Stokken geriethen. Seine Bank war nun, so zu reden, gebrochen. Allein die bei solchen Schritten so oft sich entdekkende, oder von unwilligen Gläubigern auch oft ohne Grund ange-

nommene Absicht des Betruges, machte die Benennungen Fallissement und Fallit entstehen.

§. 5.

Ehe die Wechsel-Geschäfte und das Wechselrecht in einen lebhaften Gang kamen, war ohne Zweifel die öfter vorkommende Veranlassung, welche einen Kaufmann zum Unglük brachte, der Verlust an Schiffen und Gütern auf der See, zumal da noch keine Assecuranzen sehr üblich waren. Ein Unglük dieser Art erregte natürlich mehr Nachsicht bei Gesezgebern und Richtern, und die Unschuld des insolvent gewordenen Kaufmanns war klärer, als bei allen andern Vorfällen, die einen Bürger in seinem Nahrugsstande betreffen, ihn zurük sezen und den Schuz der Obrigkeit zu suchen nötigen konnten. Damals scheint mir der gewöhnlichere Weg, durch welchen sich ein solcher zu retten suchte, das Ansuchen um einen Fristungsbrief, oder ein jezt sogenanntes Moratorium, gewesen zu sein, und die Erlangung desselben bei der Obrigkeit nicht schwer gehalten zu haben. Allein alle Obrigkeiten mußten in dem Masse, wie das Wechselrecht bei den Gerichten mehr und mehr gültig ward, es bald einsehen, daß mit diesem solche Fristungsbriefe sich durchaus nicht vertrügen, wenn gleich jezt manche Obrigkeit noch immer zu willfährig in Erteilung derselben ist, selbst wenn der

Bruch eines Kaufmanns durch Wechsel veranlaßt wird. Dadurch ward also die Erklärung der Insolvenz eines Kaufmanns zu einer minder vermeidlichen und keines Aufschubs fähigen Handlung. Aber man hegte doch noch immer einen Teil der Nachsicht gegen den unglüklichen Wechsel-Schuldner, welche die Gerichte aus eben angeführten Gründen für den durch andre Unfälle verunglükten Kaufmann hegten, und räumte ihm Woltahten ein, die bei der sonst gewöhnlichen Cessione Bonorum nicht Statt hatten.

Noch Ein Grund der Nachsicht für den verunglükten Kaufmann ist dieser, daß man seiner Gegenwart und seiner Dienste bedarf, um seine Sache zu berichtigen, seine Activ- und Passivschulden richtig darzustellen, und die oft sehr verwikkelte Berechnung und die vor jedem Bankerott gewöhnlich in Unordnung gerahtenen Bücher in Ordnung bringen zu helfen. Man muß also verhüten, daß er sich nicht aus Furcht vor persönlicher Haft, oder unter dem Vorwande, sein Auskommen sonst irgendwo zu suchen, entferne. Es giebt Staaten, in welchen der Anfang des Bankerotts die Flucht des Gläubigers ist, weil er nicht gesezmässig um die Befreiung von persönlicher Verfolgung seiner Gläubiger anhalten darf. Dann aber verweilt er an der Grenze, und wird sehr bald durch ein sichres Geleit wieder herbeigezogen. Dieser Um-

stand insonderheit macht dem Falliten das beneficium Competentiae oder die Woltaht entstehen, daß ihm aus seinen Gütern ein anständiger, wiewol im Verhältnis zu dessen Concurs-Masse oft sehr sparsamer, Unterhalt gereicht werden muß. Dies hat nicht bei jeder andern Cessione bonorum Statt. Wenn nach Städtischen Statuten ein Bürger aus dem Besiz seines verschuldeten Grundstücks, insonderheit eines Hauses, gesezt wird, so ist nicht die Frage, wo er seinen Unterhalt von dem Tage an ferner hernehmen wolle oder könne. Auf dem Lande läßt man den zum Concurs gebrachten Bauern auf seinem Grundstücke, um den Landbau unter Aufsicht bis zu geendigtem Concurse fortzusezen. Er ist also bis dahin wie ein Knecht in dem Dienste seiner Gläubiger.

§. 6.

Die Hauptwoltaht, wodurch sich ein Kaufmännischer Bankerott von der gewöhnlichen Cessione bonorum in seinen Folgen unterscheidet, ist diese, daß er sich gewöhnlich durch einen Vergleich endigt, in welchen dem Schuldner von seinen Gläubigern nicht selten so viel erlassen wird, daß ihm noch ein Teil seines besessenen Vermögen sübrig bleibt, der ihn allenfalls in den Stand sezt, sein Gewerbe oder ein anderes wieder anzufangen, von welchem er sein Aus-

kommen einigermassen hoffen kann. Freilich ist dies bei jedem andern Concurs den Gläubigern unverboten, wenn sie Güte üben wollen. Es ist auch bei Bankerotten nicht Pflicht jedes einzelnen Gläubigers, in einen solchen Vergleich zu willigen, wenn er gleich von allen übrigen angenommen ist. Aber durch Gründe des Mitleidens und der Nachsicht, die bei dem wirklich unglüklichen Kaufmann vorzüglich Statt finden, ist es so sehr zur Gewohnheit geworden, daß es freilich in einigen Städten und Ländern in vielen Fällen zum Misbrauch ausartet, und ein mit Schlauheit gemachter Bankerott wirklich ein Mittel zur Vermehrung des Wolstandes für manchen wird.

Zwei Ursachen wirken hiebei insonderheit mit ein. Die erste ist die Gewöhnung des grossen Kaufmanns an den Verlust durch böse Schulden, die ihn zu einer Art von Gleichgültigkeit vorbereitet, bei welcher er das, was er aus einem Bankerott an dessen Ende durch einen Accord rettet, gewissermassen als gewonnen ansieht. Ich kann nicht unbemerkt lassen, daß der bei vorfallenden Bankerotten gewöhnliche Ausdruk: der oder der hat so viel Tausend Tahler verloren, dem Credit des verlierenden oft sehr schädlich ist. Man hört nur die im Concurs stekkende Summe nennen, und erfährt selten hintennach,

wie viele Procente von derselben gerettet sind. Es wäre gewiß dem Credit der Kaufleute überhaupt zuträglich, wenn von allen wichtigen Concursen in solchen öffentlichen Blättern, welche der Kaufmann zu lesen gewohnt ist, am Ende jedes Concurses Nachricht eingerückt würde, wie viele Procente der Fallit gegeben habe. Dadurch würde dem Credit manches Mannes wieder aufgeholfen werden, der durch jene unbestimmte Sage, daß er so viel verloren habe, Noht leidet. Aber ich bescheide mich auch, daß eine solche Nachricht oft zu spät erscheinen würde. Die größte Gefahr eines Kaufmanns, durch den Bankerott eines andern niedergerissen zu werden, ist alsdann, wenn derselbe ausbricht. Denn da entbehrt er die verlorne Summe auf eine Zeitlang ganz, und man fängt an, schon besser von ihm zu denken, wenn er in der Zeit, die bis zum Ende des Concurses verläuft, sich zu halten im Stande ist.

Eine zweite Ursache ist, daß ausländische Gläubiger die Schwierigkeit oft zu sehr fürchten, ihre Rechte gegen den Falliten gehörig durchzusezen. Eines Teils kennen sie die Falliten-Ordnungen des Staats, wo der Bankerott vorfällt, nicht immer und hinlänglich; wiewol dies billig das erste sein sollte, um welches ein Kaufmann, insonderheit auf seinen Reisen, sich bekümmern sollte. Andern Teils können

sie nicht umhin, ihre Sache in die Hände von Mandatarien zu geben, welche sehr oft, als Mitbürger des Falliten mehr Freundschaft für diesen, als für ihre Mandanten hegen, und bei diesen deren Wort reden.

§. 7.

Es würde mich zu weit führen, aus den Fallitenordnungen handelnder Staaten das Uebereinstimmende und Abweichende hieher zu sezen, und ich kann mir nur vorsezen, einige Hauptbemerkungen zu machen. Die erste ist diese: da die mildere Behandlung des Kaufmanns in denselben ihren Grund in der Voraussezung hat, daß die Handlung Unglüksfällen unterworfen ist, welche bei andern bürgerlichen Geschäften nicht Statt haben, so sollten billig keine Fallit-Geseze für andere Personen als solche gelten, welche beweisen können, daß sie eigentliche Handlungsgeschäfte getrieben haben, keineswegs aber für solche, welche in dem Gange solcher bürgerlichen Geschäfte leben, die keinen unerwarteten Unfällen ausgesezt sind, und deren ganzes Unglük darin besteht, daß sie Einnahme und Ausgabe nicht im Gleichgewicht zu erhalten verstanden haben. Am wenigsten aber sollten sie für solche gelten, die, es sei durch öffentlichen oder Privatauftrag, mit fremdem Gelde gewirtschaftet und dieses in ihrem eigenen Ge-

brauch und Verschwendung verwandt haben. Kurz, nur ein wirklicher Kaufmann sollte eigentlich Bankerott machen dürfen, jene aber dem gewöhnlichen gegen schlechte Schuldner Statt habenden Gange immerhin ausgesezt bleiben. Es dient solchen Leuten gewiß zu ihrem Nuzen und Frommen, und hält sie ab, ihre kleine keinen eigentlichen Unglüksfällen ausgesezte Wirtschaft so leichtsinnig zu treiben, als man sie es da tuhn sieht, wo sie gleich bei dem Anfange derselben ihre Aussicht darauf hinaus nehmen können, daß sie, wenn sie eine Zeitlang gepraßt und geschwelgt haben, durch einen förmlichen Bankerott sich jeder Anfoderung an sie entziehen und wieder rein waschen können. Dieß aber ist ein wesentlicher Fehler mancher solcher Verordnungen, daß man nicht nur Hülfspersonen der Handlung, wie z. E. Maklern und Buchhaltern, sondern auch Handwerkern und Leuten aller Art, die von festgeseztem oder zufälligem Verdienste leben, ein ordentliches Fallissement erlaubt, und ihnen mehr oder weniger die Vorteile angedeihen läßt, welche nur die billige Rüksicht auf die Unfälle der Handlung in diese Verordnungen gebracht hat. Es sind der Menschen nur sehr wenige, die sich gewöhnen können, mit fremdem Gelde gewissenhaft umzugehen und nicht in dasselbe zu greifen, wenn ihre Bedürfnisse sie dazu veranlassen. Auch der noch nicht unredliche Mann rechnet darauf

hinaus, daß sein Verdienst ihn bald in Stand sezen werde, die gemachte Lükke wieder zu füllen. Nun sind der Geschäfte dieser Art so viele, welche doch dem, der sie gut treibt, Wolstand geben. Es ist jener Unglük so sehr, als derjenigen, in deren Geld sie eingreifen, wenn sie unordentlich wirtschaften. Wenn nun zu milde Fallitenordnungen ihnen die Aussicht geben, sich durch eine Insolvenzerklärung den sonst rechtmässigen Verfolgungen ihrer Gläubiger zu entziehen, so entsteht dadurch eine Veranlassung mehr zum Leichtsinn. In keinem Staat wird diese Nachsicht und die Woltahten der Insolvenzerklärung auf solche Leute ausgedehnt, welche das Geld desselben angreifen. Aber man sollte nicht minder Strenge gegen diejenigen üben, durch deren Wirtschaft Privatpersonen, insonderheit Unmündige, oder unter Curatel stehende Wittwen, in den Verlust ihres Vermögens gesezt werden. Auch der Kaufmann sollte nicht durch Bankerotte seiner Makler so oft leiden, als dies wirklich vorfällt. Denn seine Gefahr ist groß genug in dem übrigen Credit, den er mit Hofnung eines Vorteils geben muß, der ihm aber nicht entsteht, wenn er sein Geld so lange in den Händen eines Maklers lassen muß, von welchem er nie Geld-Gewinn erwartet, sondern der eigentlich aus seiner Hand lebt.

§. 8.

Ich habe oben §. 6 erwähnt, wie nötig es dem Kaufmann sei, die Fallitgeseze der Staaten zu kennen, auf welche er handelt. Diese wird ihm insonderheit in Ansehung der Ausnahme nohtwendig, welche dieselben teils ausdrüklich in den zum Concurs kommenden Gütern machen, teils die bürgerlichen Geseze des Staats angeben. Er hat Ursache insonderheit in dem Credit behutsam zu sein, welchen er an Kaufleute solcher Staaten giebt, deren Regenten in Geldgeschäften mit denselben verwikkelt sind. Denn da gilt immer die Regel, daß der Regent allen übrigen Gläubigern vorgreift. Dies ist ganz recht, wenn es von dem Falliten bekannt gewesen ist, daß er Banker seines Landesherrn gewesen sei, oder daß er eine Manufactur mit Herrschaftlicher Unterstüzung betrieben habe. Aber es ist sehr unrecht, wenn der Fürst als Privatmann mit ihm Umsäze macht, und der Fallit, der sich bewußt war, eine offene Casse bei dem Landesherren zu haben, durch seinen Aufwand oder durch scheinbar grosses Gewühl in seiner Handlung die Augen seiner Gläubiger lange blendete.

Der Credit manches Kaufmanns gründet sich hauptsächlich auf den Umstand, daß man von ihm weiß, er habe reich geheirahtet. Aber nicht immer weiß jeder seiner Gläubiger, daß in dem Staat, wo

derselbe lebt, keine Gemeinschaft der Güter zwischen Eheleuten, oder zwischen dem Vater und den Kindern einer reichen schon verstorbenen Mutter gelte, auch wenn er nicht wieder verheirahtet ist, und ihnen ihr Erbteil nicht abgesagt hat. Die strenge Gemeinschaft der Güter gilt nur in wenigen handelnden Staaten, so wie in Hamburg und Lübek. Hier bleibt auch der Vater im vollen Besiz des beheirahteten Vermögens und darf seinen Kindern nichts absagen, wenn er nicht zum zweiten mal heirahtet. Vor der im J. 1753 beliebten Hamburgischen Falliten-Ordnung kam daher das ganze beheirahtete oder bis dahin geerbte Vermögen der Frau und der noch nicht abgesagten Kinder eines Falliten in dessen Fallit-Masse. Damals aber ward festgesezt, daß die Frau das ihrige ganz heraus nimmt, wenn der Mann innerhalb der ersten fünf Jahre der Ehe bricht, und bewiesen werden kann, daß er schon vor der Ehe im Rückstande gewesen sei.

Es ist klar, daß, im Durchschnitt genommen, Hamburg und überhaupt jeder Handelsplaz, wo diese Gemeinschaft der Güter zwischen Eheleuten gilt, mehr aus allen dort vorfallenden Bankerotten, als diese dorthin zahlen. Die Billigkeit spricht also für die Aufhebung dieser Gemeinschaft in handelnden Staaten. Zwar giebt man gewöhnlich zum Grunde

an, der Credit eines Kaufmanns werde dadurch um so viel solider. Aber es ist ein wunderliches Ding um den Credit. Nur selten wird bei einem reichen Manne weiter hinaus gedacht, als daß er jezt reich sei, und ein Kaufmann, von welchem man weiß, daß er viel beheiratet habe, gilt in der gemeinen Meinung für gleich glaubenfest in Sachsen und in Hamburg, so lange man seine Geschäfte überhaupt für gewinnvoll hält, und keine Vorfälle kund werden, die in seinem Nahrungs- und Vermögens-Stande ihn zurücksezen. Dann aber ist auch wirklich etwas hartes darin, daß eine Frau, welche keine Einsicht in den Gang der Geschäfte ihres Mannes hat oder haben kann, mit dem Verlust ihres ganzen Vermögens bei deren unglüklichem Ausgange büssen soll. Billig müßte sie die Rechte eines Gläubigers mit geniessen, und ihr Vermögen um so viel mehr als ein vorgeschossenes Capital angesehen werden, da dasselbe dem Manne keine Zinsen, wie andre von ihm aufgeborgte Capitalien, gekostet hat.

§. 9.

So sehr sich die Geseze und Gerichte der Sache, wovon ich rede, angenommen haben, so unvollkommen halte ich doch diesen Teil der kaufmännischen Gesezgebung. Ich wil also noch von einigen Mängeln derselben reden, die in Einem handelnden Staat mehr, in einem andern weniger Statt haben.

Die erste ist: die ungemeine Langsamkeit in Beendigung der Concurse. Ich darf nicht wiederholen, daß manchem Kaufmann das lange Entbehren seines Geldes wol so lastig und verderblich werde, als der Verlust; welchen er am Ende in einem nicht gar schlecht ausfallenden Concurse leidet. In dieser Langsamkeit zeichnen sich insonderheit die Holländischen Gerichte aus. Das Ende eines an die Amsterdamische Boedelkamer (dies ist die Benennung des dortigen Concurs-Gerichtes) gelangten Concurses wird als unabsehlich angesehen. Daß dies Grund habe, zeigt sich allein aus diesem Beispiel, daß der Deneufvillische Concurs, welcher im Jahre 1763 den Ausbruch der grossen Handlungszerrüttung veranlaßte, in dieser Kammer noch nicht gänzlich beendigt ist, da die in Hamburg damals vorgefallenen vielen Concurse, selbst die, welche sich vor dem Gericht, und nicht durch einen Akkord endigten, in wenig Jahren abgetahn waren. Ich bin zwar nicht unterrichtet, ob diese Langsamkeit von einer zu grossen Pünktlichkeit in der rechtlichen Behandlung, oder der Sorgsamkeit, einem jeden sein Recht zu tuhn, oder wo sonst her rühre. Aber selbst solche Gründe entschuldigen nicht. Den Gläubiger kränkt es nicht so sehr, wenn ihm nicht sein volles Recht gewährt wird, als daß ihm sein Geld lange zurükgehalten wird. Eine natürliche Folge davon ist auch, daß er so viel williger zu einem

stillen Akkorde wird, in welchem er zu viel von seinen Rechten aufgiebt, je mehr Zögerung er von der gerichtlichen Handhabung des Concurses befürchtet. Derjenige, welcher in dem Vorsaz zu betrügen sich insolvent erklärt, hat daher viel besser Spiel in einem solchen Staate. Zudem haben die Gerichte bei Fallissementen es mehrenteils mit Personen zu tuhn, die aus dem §. 6 angegebenen Grunde schon sehr geneigt sind, mehr von ihren Rechten aufzugeben, als sie bei genauer Handhabung der Gerechtigkeit erwarten können.

§. 10.

Das zweite ist, daß in den Fallitgesezen keine Kraft ist, den Misbrauch zu stören, da ein dem Bankerott naher Kaufmann den ihm noch übrigen Credit zu Geschäften benuzt, welche keine andere Absicht haben, als seine Concursmasse auf Unkosten einzelner zu verbessern, d. h. durch Wechsel- oder Waarenkauf grosse Summen an sich zu ziehen, um so viel mehr Procente im Accord anbieten zu können. Z. B. er übersieht seinen Zustand und findet, daß, wenn er heute Bankerott macht, er auf seine bisherige Schuldenmasse von 100000 Tahlern nur etwan 30 p. C. anbieten kann. Nun trassirt und kauft er, so viel er nur immer kann, und zieht dadurch noch

50000 Tahler ein. Er wird also nun 150000 Tahler schuldig; aber seine Masse wird 80000 Tahler wehrt. Er kan also im Durchschnitt 53 p. C. und bei dem Vorzuge, welchen die Fallitordnungen den ältern Obligationen geben, allenfalls für diese 75 p. C. zahlen. Seine Vorteile sind: erstlich daß seine Curatoren ihm aus einer so guten Masse ein so viel besseres Kostgeld zuteilen. Weit wichtiger aber ist zweitens, daß sein Bankerott einen guten Namen bekömmt. Der Mann, heißt es, hat 75 p. C. gegeben, und er findet bald neuen Credit, wenn er wieder zu handeln anfängt. Zu solchen Kniffen hilft insonderheit das sehr viel, daß in den Falliten-Ordnungen die ältesten Hypothekarischen oder Obligations-Schulden doppelt so viel, als Wechsel- und Buch-Schulden bekommen, und die neuern Obligations-Schulden in der Mitte stehen. Ich weiß, was für Gründe für diese Verfügung reden, denen ich in meiner Abhandlung vom Wechselrecht ihr Gewicht eingeräumt habe. Aber hart ist es doch, daß ein Mann, der mit einer so deutlichen Absicht des Betrugs in einen so nahen Bankerott hineingezogen ward, mehr verlieren soll, als ein anderer, der dem Falliten vor vielen Jahren Geld geliehen und so lange Zeit durch die Zinsen dafür gezogen hat.

§. 11.

Eben ein solcher Mangel der gesezlichen Verordnungen zeigt sich in Ansehung des sogenannten Dekkens, d. i. der kurz vor dem Bankerott geleisteten Bezahlung an Verwandte oder Freunde, wobei auch wol scheinbare Bezahlung an solche vorfällt, die nicht eigentlich Gläubiger des Falliten waren. Die Absicht dabei ist künftige Unterstüzung, wenn der Fallit seine Geschäfte aufs neue anfangen will. Das Indossiren der dem Falliten gehörenden Wechsel, das Verpfänden oder Uebergeben eines Waarenlagers an solche Freunde kurz vor dem Ausbruche eines unabwendlichen Bankerotts ist so gewöhnlich, als es unredlich und durchaus verdammlich ist, daß ein Mann, der schon weiß, daß er weniger als nichts besize, daß ihm eigentlich nichts mehr auf der Welt eigen gehöre, hier nehmen, dorthin geben dürfe. Für eine gerechte Gesezgebung muß es gewiß keine unüberwindliche Schwierigkeit haben, den Punct zu bestimmen, bei welchem, auch schon vor erklärtem Bankerotte, die Fähigkeit eines Kaufmanns aufhöre, von seinem bisherigen Eigentuhm etwas zu veräussern, so daß alle dennoch später geschehene kaufmännische Transactionen ungültig wären. Ich werde vielleicht einige nähere Gedanken darüber in den Zusäzen nachtragen.

Fünftes Buch.

Von der Handlungs-Politik.

Erstes Capitel.

Allgemeine Historische Anmerkungen über die Veränderungen der Handlungs-Politik bis zu ihrem jezigen Zustande.

§. 1.

Als Handel und Gewerbe unter denen Völkern blüheten, welche in der Cultur den übrigen am meisten voreilten, dauerte es noch lange Zeit, ehe die Regenten der Staaten die Handlung für etwas mehr als eine Quelle ihrer eigenen Bereicherung ansahen. Von dem Gedanken, daß auf derselben die Glükseligkeit ihres Volkes und die Vermehrung von dessen Zahl beruhete, waren sie lange sehr fern. Sie zogen ihre Zölle von der Handlung, freueten sich, wenn sie mit deren Anwachs mehr Einnahme hatten, wußten aber nichts zur Sache zu tuhn, wenn die Handlung und mit derselben ihre Einnahme abbrach. Desto freier aber war dann auch der Kaufmann. Wenn er selbst durch sein Gewerbe reich ward und

durch seine Betriebsamkeit den Nahrungsstand seiner Mitbürger verbesserte, und Auskommen, Wolstand und Reichtuhm unter denselben verbreitete, so war dies ganz sein Werk, und das Volk hatte nichts davon seinen Regenten zu verdanken.

§. 2.

Der Gedanke an ein allgemeines Handlungs-Interesse für den Staat, entstand zu allererst in denen Städten, von welchen, durch ihre Lage veranlaßt, die Seehandlung lebhaft betrieben ward. Die Regenten derselben suchten sich mit andern Völkern in Verbindungen zu sezen, die ihrer Handlung vorteilhaft waren. Ein bekanntes Beispiel ist die Verbindung des Königs Hiram zu Tyrus mit dem König Salomo. Sie suchten sich in der Ferne Handlungs-Etablissementer zu erwerben, doch noch ohne Absicht von Eroberungen von Land und Leuten. Einige dieser Etablissementer wurden nachher Staaten für sich, und fuhren in demselben Wege fort. An Colonien der Art, wie sie in neuern Zeiten entstanden sind, ward damals nicht gedacht, aus Ursachen, die ich bereits B. 2. C. 2. §. 2 angegeben habe.

§. 3.

Carthago war der erste handelnde Staat, der es sich einfallen ließ, Länder zu überwältigen, um mit

denselben desto sicherer zu handeln. Die Ausdehnung seines Gebiets gab ihm nicht die dazu nötige Maunschaft. Aber seine Handlung gab ihm die nötigen Geldeskräfte, um durch größtenteils gedungene Heere seine Eroberungssucht zu befriedigen. Doch hat er auch das erste Lehrgeld für die Wahrheit gegeben, daß Eroberungs-Sucht sich nicht für einen handelnden Staat schicke.

§. 4.

Rom hat, so lange es ein Freistaat war, nur den Geist der Eroberung, aber niemals, auch späterhin nicht unter den Kaisern, den wahren Geist der Handlung gehabt. Die Schatzungen der überwundenen Völker machten Italien reich; aber die Handlung eben jener Völker entzog ihm seine Reichtühmer wieder, und machte es am Ende wirklich arm. Die Regenten selbst sahen nur auf ihre Zoll-Einkünfte. Als späterhin die barbarischen Völker vom Norden her in die Römischen Grenzen eindrangen, ward in den mit ihnen von Zeit zu Zeit geschlossenen Tractaten nicht Beförderung, sondern Verhinderung der Handlung mit denselben zur Absicht gesezt, wovon ich in den Zusäzen einige Beweise geben werde.

§. 5.

In denen Staaten, welche aus den Völker-Wanderungen entstanden, verlohr sich vollends aller Ge-

danke an Handlung und Handlungs-Politik. Das Feudal-System drükte beide gänzlich danieder. Denn wo die erste Volksclasse im Staat alle übrigen in den Staub tritt oder vernichtet, und sie in die Lage sezt, daß deren Schweis und Arbeit ihr einen Ueberfluß alles dessen verschaffen muß, was sie zu ihren Bedürfnissen rechnet, da kann kein Gedanke an eigentliche Handlung entstehen, und selbst die Menschen existiren da nicht, welche Handlung treiben könnten. Nur der Fremdling kann seinen Vorteilen in einem solchen Volke nachsuchen; und so fand der ausländische Kaufmann oder Krämer mit seinen Waaren, die fürs Wolleben dienten, bei den Fürsten und Grossen des Landes gute Aufnahme, mußte aber Ihnen einen Teil seines Gewinns in den Zöllen abgeben.

Dazu kam, daß die kirchlichen Geseze jener Zeit das Ausleihen auf Zinsen für sündlich erklärten. Es mußte also ein jeder Kaufmann das Geld nach und nach erwerben oder bereits ererbt haben, mit welchem er handeln wollte, oder sich den Juden in die Hände geben, welche dieses Verbot der Kirche nicht traf. Die Privat-Industrie eines Kaufmanns entbehrte also der grossen Hülfe, welche sie in jezigen Zeiten von den Vorschüssen reicher Mitbürger hat, oder ward durch den Wucher der Juden äusserst erschwert. Natürlich wurden dann auch diese selbst

mächtige Kaufleute, und bei ihnen häuften sich die Reichtühmer teils durch die Handlung, teils durch den Wucher vorzüglich an.

Als in spätern Zeiten durch die Kreuzzüge noch mehr Wolleben in Europa entstand, folglich Italien den Handel mit Indischen und seinen eigenen Manufactur-Waaren in einen lebhaften Gang sezen konnte, wozu nachher das Gewerbe der Niederländer kam, sahen die Fürsten Europens, und insbesondere Deutschlands, die zunehmende Handlung als ein Mittel an, sich mehr Geld-Einkünfte zu verschaffen, woran es ihnen bis dahin sehr fehlte. Aber an die Beförderung der Handlung zum Nuzen ihres eigenen Landes dachten sie nicht.

§. 6.

In dem 13ten Jahrhundert entstand in Deutschland die Hansa oder die Vereinigung der See- und Landstädte, hauptsächlich Deutscher Nation, welche anfangs blos die Sicherung der Handlungswege, nachmals aber die Aufnahme ihrer Handlung und ihrer Manufactur-Gewerbe ohne bestimmte Rüksicht auf andere politische Vorteile, nemlich Unabhängigkeit von dem Landesherrn und Erwerbung eines grossen Gebiets für die schon wirklich freien Städte, zur Absicht hatte. In diesem Bunde herrschte eine Hand-

lungspolitik, dergleichen das menschliche Geschlecht bis dahin nicht gekannt hatte. Eine ähnliche Verbindung war in dem südlichen Deutschland entstanden, nemlich der Rheinische Bund, der aber hauptsächlich nur die Sicherheit der Land- und Flußfracht zum Zwek hatte. Desto mehr aber fehlte es den Fürsten jener Zeit an wahrer Handlungspolitik, und es ist nicht zu leugnen, daß die Hansa in ihren Tractaten mit denselben sich Vorteile ausbedungen hat, über welche man erstaunen muß, wie sich ein Fürst dazu habe bequemen können. In Schweden und in England war sie sogar von Zöllen frei, welche die Untertahnen bezahlen mußten.

§. 7.

In der ersten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts fingen die Regenten Europens zuerst an, der Hanseatischen Handlungs-Politik entgegen zu wirken. Kaiser Carl V. suchte seine Niederländer in die Fahrt auf die durch die Hanse bis dahin verschlossene Ostsee zu sezen. Die Hanse wagte, unter vorgreifendem Betriebe Lübeks, um dies zu hindern den sogenannten Grafenkrieg im Jahr 1533, und gerieht aus ähnlichen Ursachen mit Schweden in offenen Krieg. Beide endigten sich zu ihrem Nachteil und mit dem Verlust der bis dahin von ihr behaupteten Vorzüge in dem Ostseeischen Handel. Die Regenten Eng-

lands und insonderheit die Königin Elisabeth, von deren Regierungs-Jahren fast kein einziges frei von Händeln mit der Hansa ist, gingen ähnliche Wege, doch ohne offenen Krieg. Man sehe davon in der Kürze meine Geschichte der Welthändel bei den Jahren dieser Vorfälle, insonderheit bei dem J. 1630.

In Frankreich sorgte Heinrich IV für die Handlungs-Vorteile seines Landes nach neuen eigenen oder seines Ministers Sully Entwürfen. In der Mitte des vorigen Jahrhunderts sezte England die sogenannte Navigations-Acte fest, deren eigentlicher Zwek war, nicht nur die Schiffahrt, sondern auch die Handlung auf und von England und seine Colonien ganz in die Hände der Nation zu bringen, welches ihm nur gar zu sehr gelungen ist. In Deutschland ließ man die Sache noch lange in dem alten Wege. Die Deutschen Fürsten freuten sich, von den oft widerspenstigen Hanse-Städten ganz Herren geworden zu sein, und leerten ihre Cassen im Ankauf der Französischen Waaren zum Behuf ihres Wollebens aus, nachdem die Manufacturen in Deutschland mit dem Hanseatischen Bunde größtenteils zu Grunde gegangen oder mit den nun veränderten Moden minder angenehm geworden waren. In Spanien stand es noch schlechter. Hier wurden die inländischen Gewerbe durch hohe Auflagen niedergedrükt, und der Handel

der Ausländer desto freier gelassen. Es war eine Zeit, da von ähnlichen Waaren diese gar keinen Zoll, die Untertahnen aber hohe Rechte bezahlten. Man war zufrieden, und ist es gewissermassen noch, wenn America nur Silber genug hergiebt, um dem Ausländer die von ihm angekauften Bedürfnisse des Lebens und des Wollebens zu bezahlen.

§. 8.

Dies alles hat sich im jezigen Jahrhundert sehr geändert; es sind wenig Fürsten in Europa, welche nicht sich bestrebten und zur Regel machten, ihrem Lande alle Gewerbe und Handlungs-Vorteile zuzuwenden, welche für dasselbe Statt haben, wenn sie gleich in Anwendung dieser Regel nicht alle die rechten Mittel wählen. Hiezu kömmt, daß insonderheit in diesem Jahrhundert der Colonie-Handel zu einer so grossen Höhe und Ausdehnung gestiegen ist, von welchem Handel das Altertuhm wenig oder gar nichts wußte. Im Ganzen ist also die Handlungs-Politik unsrer Zeit gewissermassen als eine ganz neue Kenntnis anzusehen. Sie hat sich so sehr aller Höfe bemächtigt, daß seit einem Jahrhundert alle Kriege, den kurzen Krieg von 1733 ausgenommen, die Handlung zur ersten Veranlassung gehabt haben, oder in dem Verfolge Handlungskriege geworden sind.

§. 9.

Zwar ist dieselbe ein Geschäfte der Regenten aller Staaten, in welchem der Kaufmann sehr oft der leidende, selten der mitwirkende und seinen Einsichten folgende Teil ist. Aber er hat doch viele Gründe, diese Kenntnis sich eigen zu machen; denn

1) sehr viele handelnde Staaten sind doch Republiken, oder ihre Verfassung nähert sich der Republikanischen Form. In diesen gilt also das Wort des Kaufmanns vorzüglich in den Berahtschlagungen über das Beste der Handlung.

2) In Staaten, wo der Kaufmann sich jezt alle Verordnungen des Landesherren in Ansehung der Handlung gefallen lassen muß, kann es sich doch ändern, wie es sich jezt in Frankreich so sehr ändert, ohne daß deswegen eine ähnliche Revolution in andern Staaten entstehen dürfte. Der verständige Kaufmann wird gewiß künftig in allen Staaten mehr gefragt werden. Wenn es aber dahin kömmt, so zeigt eben jezt das Beispiel von Frankreich, wie übel ein Staat daran ist, wenn er in dem Kaufmannsstande nicht Köpfe genug findet, welche in der Handlungs-Politik und der damit zusammenhängenden Staats-Wirtschaft recht helle sehen. Wenn dies aber auch nicht geschieht, so hat doch der Kaufmann Ursache,

die Handlungs-Politik anderer Staaten zu kennen, um sich in seinen Handlungs-Unternehmungen darnach zu leiten.

3) Ein Kaufmann in solchen Staaten, welche durch die Handlungspolitik anderer Staaten scheinbar leiden, muß doch dieselbe in so weit kennen, daß er richtig und billig darüber urteilt. Die Zeiten sind nicht mehr, da eine allgemeine Freiheit der handelnden Staaten zuträglich wäre, und der cultivirte Teil des menschlichen Geschlechts hat gewis dabei gewonnen.

Ich will jezt zuvörderst die allgemeinen Grundsäze der Handlungs-Politik, der im 2ten Cap. des 2ten Buchs angegebenen Einteilung der Handlung in den Producten- Colonie- Manufactur- und Zwischen-Handel gemäß, vortragen. Demnächst werde ich einzelne Capitel der Handlungspolitik in Ansehung der Schiffahrt, der Hülfsmittel der Handlung, der Abgaben überhaupt und der Zölle insbesondere widmen. Den Beschluß werden allgemeine Anmerkungen über Handlungsrechte und Geseze machen.

Zweites Capitel.

Allgemeine Grundsäze der Handlungs-Politik in Absicht auf den Producten-Handel.

§. 1.

Alles, was in die Handlung kömmt, ist ein Product der Natur, an welches doch einige menschliche Arbeit gewandt ist. Es ist also klar, daß alle Handlung eines Landes die Gewinnung von Natur-Producten voraus sezt. In der Taht ist jedes Land von der Erhaltung seiner Handlung am sichersten, welches hauptsächlich nur den Producten-Handel treibt. Ihm kann es an Gegenständen des inländischen sowol als des ausländischen Handels niemals fehlen.

§. 2.

Die Gewinnung vieler Producte sezt zwei Dinge voraus:

1) Fruchtbarkeit des Bodens.

2) Fleiß der Menschen.

Es ist leicht gesagt: Man solle ein fruchtbares Land anbauen. Es wird nie dazu kommen, wenn es

dem Lande an Menschen fehlt, oder denn in denselben lebenden Menschen nicht Gründe entstehen, die schwere Arbeit des Landbaues lebhaft zu treiben.

§. 3.

Diese Gründe entstehen entweder 1) durch Zwang, wenn einzelne Menschen in das Recht gesezet sind, eine Menge anderer zur Arbeit des Landbaues anzuhalten. Dies geschah in alten Zeiten durch die Herren vieler Tausend Sclaven, in mittlern Zeiten und noch jezt in vielen Gegenden der Erde durch die Leibeigenschaft und die Frohndienste. In den Americanischen Colonien wird der Landbau durch erkaufte Sclaven bestellt. Für freie Menschen entsteht ein minderer Zwang aus den Auflagen und Schazungen. Es ist unstreitig, daß der Bauer in Ländern, wo er mit mässigen Auflagen beschwert ist, fleissiger arbeite, als wo er wenige oder gar keine Abgaben hat. Allein nimmer wird es gerahten sein, dem sogenannten Physiokratischen System zufolge, den Landmann allein mit Einer grossen Abgabe zu belegen. M. s. davon im kurzen meine Abh. von dem Geldes-Umlauf B. 6. §. 83. ff.

§. 4.

Oder sie entstehen 2) durch Geld-Gewinn. Dieser ist eine weit mächtigere Triebfeder zur Beför-

derung des Landbaues. Aber er ist hauptsächlich nur von andern Menschen zu hoffen, die nicht selbst den Landbau treiben. Diese finden sich in den übrigen Ständen und Volks-Classen. Es ist daher äusserst wichtig für ein Volk, wenn in demselben der Bürgerstand hinlänglich zahlreich in Vergleichung des Landvolks ist. Viele Schriftsteller haben dies Verhältnis auszumachen gesucht. So viel zeigt die Erfahrung, daß wenn es gut in einem Lande stehen soll, wenigstens Ein Mensch, der nicht den Landbau treibt, gegen fünf, die ihn treiben, müsse gerechnet werden können. Doch kömmt es darauf nicht allein an; es muß auch dafür gesorgt werden, daß die Gewerbe sich nicht zu sehr vermengen, der Landbau nicht von den Bürgern getrieben werde, und der Landmann nicht zu viel in solchen Arbeiten tuhe, welche zur Nahrung der Städte gehören. S. hiebei meine Reise-Bemerkungen über Schweden. Nur an der Arbeit der ersten Hand für die Manufacturen muß dem Landvolk ein so grosser Anteil gegeben werden, als möglich.

§. 5.

Indessen haben die Länder, wo Knechtschaft und Zwang den Landbau befördern, alle mehr Vorraht an den nohtwendigsten Producten, als im Lande verbraucht werden kann. Diejenigen Länder an der Ost-

See, in welchen die Knechtschaft des Bauern noch ganz in dem alten Wege fortdauert, sind daher noch immer die Korn-Kammer des übrigen Europa. Dies aber liegt nicht sowol daran, daß in diesen Länder der Ackerbau so vorzüglich getrieben würde, sondern daran, daß die Knechtschaft überhaupt die Menschen-Zahl klein erhält: und dies nicht nur in dem Bauernstande, sondern auch der Bürgerstand muß dort schwach bleiben, weil er von jenem nichts verdienen kann. Immittelst wird durch diese Zwangsarbeit in jeder nicht gar schlechten Erndte ein grösserer Vorraht von Lebensmitteln gewonnen, als für welchen das Land selbst hinlänglich viele Verzehrer hat. Dazu kömmt noch, daß in solchen Ländern nur die nohtwendigsten Producten gezogen, diejenigen aber fast ganz versäumt werden, welche das Material zu den Manufacturen abgeben. Nur die Schaafszucht kann man ausnehmen, welche in einigen dieser Länder noch stark getrieben wird, weil sie wenig Mühe erfodert. Aus ähnlichen Gründen ist in Dänemark die Vieh- und Pferdezucht auch in denen Gegenden, wo die Leibeigenschaft bis in die lezten Jahre gegolten hat, sehr stark. Hingegen wird in Ländern, wo der Landbau ein freies Gewerbe ist, derselbe in sich höher steigen, der stärkste Verbrauch der nohtwendigsten Producten aber im Lande verbleiben, weil die übrigen Volks-Classen so zahlreich werden.

Indessen sieht man doch manches Land, welches selbst unter diesen Umständen noch einen starken Productenhandel treibt, wenn es fruchtbar genug und gut zur Ausfuhr gelegen ist. Solche sind in unsern Gegenden Ost-Friesland und Oldenburg, welche seit so vielen Jahren fast alles das Geld durch ihren Producten-Handel haben erwerben müssen, welches sie ihren entfernten Landesherrn vormals beide, jezt Ostfriesland insbesondre, zusenden.

Hiezu kömmt, daß ein Volk, wenn es die Erwerbung von Producten und den Handel damit zur Hauptsache macht, nicht ohne sehr wirksamen Antrieb seiner Regenten in Manufacturen betriebsam wird. Der innere Geldsumlauf ist daher in demselben minder lebhaft, und die Bevölkerung nimmt nicht so stark zu, als in andern Ländern. Es gelangt daher leichter zu einem Ueberschuß seiner Produkten über seine eigenen Bedürfnisse.

§. 6.

Das Producten-Gewerbe hat die erste Nohtwendigkeit für jeden Staat zu dessen innerem Wolstande. Wenn es aber zu einem ausländischen Handel wird, so hat es diesen Vorzug vor den drei übrigen Arten der Handlung, daß es sich nicht leicht wieder von einem Lande verliert. Dies beweist die Handlungs-

Geschichte, welche sonst so viele Beispiele von der Abnahme der Manufacturen und der Zwischenhandlung zeigt, die sich aus mancher Gegend ganz verloren haben, wo sie sonst am stärksten blüheten.

Die alte Geschichte nennt uns manches Land, das mit seinen Produkten das Ausland versorgte, welches noch jezt in dem Besiz eines ähnlichen Handels ist. Ein solches war z. B. Sicilien und ist es noch. Wenn in neuern Zeiten der Productenhandel eines Landes sich mindert, so liegt die Ursache in innern Veränderungen eines solchen Staats. Das Land ist z. B. mehr bevölkert worden, und verzehrt den Ueberschuß seiner Producten selbst. Dies ist vielleicht Eine derer Ursache, warum England seit dreissig Jahren selten oder wenig Korn ausführt, so daß dessen Ausfuhr zuweilen verboten und die Einfuhr erlaubt hat werden müssen. Die Ausfuhr der Producten, welche Materialien der Manufacturen sind, ist in manchem Staate verboten, seitdem derselbe diese Manufacturen sich selbst eigen gemacht hat. England sandte sonst seine Wolle in Menge aus. Man weis aber, daß schon längst diese Ausfuhr für die strafbarste Contrabande erklärt ist. So hat auch Schlesien unter seinem neuen Herrn keine Wolle mehr ausführen dürfen. Dieser Beispiele sind zu viele, als daß ich sie hier alle anführen könnte.

§. 7.

In dem jezigen Zustande Europens trägt der stehende Soldat ungemein viel zur Unterhaltung des inländischen Handels mit den nohtwendigsten Producten bei.

Der Landbau auf dem größtenteils schlechten Boden der Preussischen Staaten würde nicht haben so hoch getrieben werden können, wenn der Landmann nicht auf mehr als 200000 Abnehmer rechnen könnte, für welche der König doch noch seine Magazine mit Polnischem Korn, wenigstens zum Teil, füllen muß. In andern Staaten belebt ihn die Nachbarschaft grosser Städte. Am vorteilhaftesten aber ist, wenn ein grosser Teil des Volks bei seinen Beschäftigungen im bürgerlichen Gewerbe nicht nur seinen Unterhalt, sondern auch das Material seiner Arbeit von dem Landmann nohtwendig ziehen muß, oder, indem er seinen Boden zu diesem Material anwendet, vom Kornbau abgehalten wird. Dieser geht daher in keinen Gegenden besser fort, als wo ein Erzgebürge oder eine mit Manufacturisten angefüllte Berggegend in der Nähe ist. Jenes zeigt sich in denen flachen Ländern, die den Harz und das Sächsische Erzgebirge umgeben, dieses in dem flachen Teile Schlesiens.

§. 8.

Es ist viel über die Freiheit der Korn-Ausfuhr gestritten worden, weil man in jedem Staate über die Folgen eines unerwarteten Mangels besorgt zu sein Ursache hat. In einigen Landen, z. E. in Frankreich, war sonst sogar die Korn-Ausfuhr von einer Provinz in die andere verboten. In Deutschland wird sie von Zeit zu Zeit durch die Verbote einzelner Fürsten gestört, und wird daher nie leicht zu einem sichern Handel werden. Ich behalte mir vor, in den Zusäzen mehr darüber zu sagen. Wenn man indeß der Erfahrung nachgeht, so haben Holland und England in zwei verschiedenen Wegen gezeigt, daß die freie Korn-Ausfuhr ein sicheres Mittel sei, den Mangel zu verhüten. Holland hat bekanntlich bei weitem zu wenig Lebensmittel aus seinem Boden zum Unterhalt seiner Einwohner, sondern muß sie fast alle durch den Handel herbei holen. Nie ist in Holland die Korn-Ausfuhr aus Furcht vor Mangel verboten worden. Dennoch hat dies Land in neuern Zeiten niemals Mangel erfahren, sondern genießt mehr als andre Staaten mittlere Kornpreise. England ist noch weiter gegangen, indem in dem J. 1689 sogar eine Gratification auf die Korn-Ausfuhr gesezt ward, so lange der Preis davon im Mittel bleibt. Indessen hat seit etwan 30 Jahren diese Gratification nicht gezahlt werden können. Die

wahrscheinlichste Ursache davon ist, daß ausser der zunehmenden Bevölkerung bei dem zunehmenden Reichtuhm der Nation, es sei nun nuzbares Eigentuhm an baarem Gelde oder an Papieren, der Preis des Korns überhaupt so gestiegen ist, daß er nicht wieder unter jenen Mittelpreis herab sinken will.

§. 9.

Die Mineralien sind eben so wol ein Landesproduct, als alles, was über der Erd-Fläche wächst. Der Bergbau ist daher ein Geschäfte, welches sehr wichtige Producte ausliefert. Er dient an sich selbst schon dem Staate gewissermassen als eine Manufactur, und ernährt da, wo er stark betrieben wird, viele Menschen, wiewol den geringen Arbeiter allenthalben nohtdürftig. Als sein wichtigster Nuzen wird freilich angesehen, daß er den Menschen die edlen Metalle verschaft, die sie als Zeichen des Wehrts gebrauchen. Allein weit wichtiger ist der, daß er die Materialien zu so vielen Manufacturen und zu den nohtwendigen Werkzeugen derselben liefert.

§. 10.

Indessen geht der Wunsch aller Völker, die den Bergbau treiben können, auf die Gewinnung von Gold und Silber. Es ist wahr, daß ein sonst von Manufacturen und Producten entblößtes Volk,

einen Ersaz dieses Mangels dadurch gewinnt. Allein, nichts ist schädlicher, als wenn ein Volk sich damit allein schon glüklich genug dünkt, daß es mit diesen Metallen seine Bedürfnisse einhandeln kann und die Arbeit unterläßt, durch welche es diese sich erwerben sollte. Dies ist das grosse Unglük Spaniens geworden, welches, als es zuerst die Antillen entdekt hatte, und nun kein Gold mehr auf Hispaniola fand, in den rechten Weg Plantagen dort anzulegen hineingerieht; als es aber Mexico und nachher Peru erobert hatte, und diese so reich an edlen Metallen fand, sah es blos auf diese. Die in den Antillen angesezten Colonisten verliessen dieselben, um dort hinüber zu gehen, und die Könige selbst vergassen nun alle Sorgen für den innern Wolstand des Landes, als sie sich so reich an edlen Metallen sahen. Lange verfuhren sie hier, wie sie schon auf Hispaniola getahn hatten, gleich dem Besizer der Henne in der Fabel, die ihm täglich ein goldnes Ei legte. Sie vertilgten die Einwohner des Landes, und machten die Gewinnung der diesen Ländern eigentühmlichen Producten auf lange Zeit hinaus so gut wie unmöglich, da zu gleicher Zeit die Auswanderung aus dem Mutterlande nach jenen Gegenden hin den Erwerb der einheimischen Producten fortdauernd minderte.

Drittes Capitel.

Von der Handlungspolitik in Ansehung des Coloniehandels.

§. 1.

Colonien, zu Deutsch Pflanzörter, sind in allgemeiner Bedeutung Länder, die ein Volk mit einem Teile seiner Mitbürger absichtlich besezt. Absichtlich, sage ich, und mit einem Teile seiner Mitbürger, weil sonst alle Länder, welche in den Zeiten der Völkerwanderung neue Einwohner bekamen, als Colonien ihrer Eroberer angesehen werden müßten.

Diese Absichten waren bei den Alten hauptsächlich folgende: 1) ein Volk ward zu zahlreich für seinen Boden, und entledigte sich des Ueberflusses seiner Menschenzahl durch Versezung desselben in ein anderes, entweder nicht bewohntes, oder, wenn es bewohnt war, leicht zu überwältigendes Land. Durch solche Versezungen sind freilich in den ältesten Zeiten vom Orient her die meisten westlichen Völkerschaften entstanden, und waren in diesem Verstande Colonien östlicher Völker. Aber auch in spätern Zeiten besezten insonderheit die Griechen ost- und westwärts

manches beträchtliche Land. 2) Politische Veränderungen im Staat nötigten entweder einen Teil des Volks sich zu versezen; oder man nötigte einen gehässig oder verächtlich gewordenen Teil der Bürger von sich. So gibt die freilich ungewisse Geschichte die Entstehung von Carthago an. So zogen von Lacedämon die sogenannten Parthenier oder Jungfern-Kinder weg nach Ober-Italien welche während der langen menschenfressenden Belagerung von Messene ohne eheliche Verbindung gezeugt waren. Bei der Aussendung solcher Colonien hatte kein Gedanke an eine fortdauernde Unterwürfigkeit unter den von ihnen verlassenen Staat Statt. Man war zufrieden, wenn man auf sie, als getreue Verbündete rechnen konnte, wiewol dieses Band nicht zwischen allen lange Zeit sich fest erhielt. 3) Sicherung der gemachten Eroberungen und der erweiterten Grenzen war die Hauptabsicht bei denen Colonien, welche das freie Rom früh aus seinen Ringmauern versandte. So wie ein Volk unterjocht war, ward eine der Hauptstadt entbehrliche Zahl von deren Einwohnern in dessen Städte versezt, oder baute dort neue befestigte Städte an. Diese blieben Bürger Roms, wie sie es gewesen waren, und nicht blos Bundsgenossen. Späterhin gaben eben diese Colonien auch einen Teil ihrer Bürger ab, um entferntere Colonien eben dieser Art und in gleicher Absicht zu errichten.

Die Handlung gab den alten Völkern keinen Anlas zu solchen Colonien, welche nur auf deren Vorteile abzwekten. Versandten gleich die grossen Handelsstädte jener Zeit einzelne ihrer Mitbürger in entfernte Seepläzze zur bessern Betreibung ihrer Handlung, so war doch nicht die Absicht dabei, neue Völkerschaften entstehen zu machen, oder, wie bei den Römern, eine Ausbreitung des Stammvolks. Es waren nur Handlungs-Etablissementer oder Factoreien, aber keine eigentliche Handlungs-Colonien, wie sich bald näher zeigen wird. Freilich gingen die Carthaginienser weiter, als sie Spanien und Sicilien gröstenteils erobert hatten. Aber dann ähnlichten sich ihre Colonien mehr den Römischen, indem sie ebenfalls die Sicherung der Eroberungen zum Hauptzwek hatten. Als in den mittlern Zeiten die grossen Italiänischen Handlungspläze ihr Gewerbe in entfernte Gegenden ausdehnten, überwältigten und besezten sie manche Inseln im Mittelländischen Meere und manche Häfen, teils um sich die Wege ihrer Handlung zu sichern, teils um dort Gewerbe einer gewissen Art entstehen zu machen. So baute z. B. Genua die Stadt Caffa in der Crimm an, in welcher die aus Persien über das schwarze Meer gezogene Seide ein Gegenstand vollendender Manufacturarbeit, insonderheit des Sammts, ward.

§. 2.

Als vor drei Jahrhunderten Spanien und Portugal entfernte Länder, die so grosse Vorteile aller Art versprachen, in Besiz nahmen, nötigte sie die Hinaussicht auf diese Vorteile zur Besezung derselben mit einem Teile ihres Volks, bei welcher jedoch noch kein fester Plan Statt hatte. Man lernte in diesen Ländern Producte kennen, welche das Mutterland nicht hatte, und sahe bald ein, daß sie der Gegenstand eines Handels werden könnten, der in dem Maasse zunehmen würde, wie sich der Verbrauch dieser Produkte den Europäern angenehmer machte. Portugal konnte nichts anders zur Absicht nehmen, als es die Brasilische Küste besezt hatte und keine edle Metalle fand. Die Spanier tahten ein gleiches, insonderheit nachdem sie Hispaniola von dem Golde erschöpft hatten, welches sie den unglüklichen Bewohnern dieser Insel raubten. Als aber nach Eroberung von Mexico und Peru deren Gebirge sich so reich an edeln Metallen zeigten, gaben sie jenen Zwek auf, und sahen auf diesen, als auf den vornehmsten von ihren Eroberungen zu hoffenden Gewinn. Aehnliche Hofnungen veranlaßten andere seefahrende Völker Europens, die von den Spaniern nicht besezten zu America gehörigen Länder und Inseln sich eigen zu machen. Als aber diese Hofnung sie betrog, da

allererst kamen sie zu dem natürlich sich darbietenden Zwek zurük, nemlich durch Anpflanzung solcher Producten, welche das Mutterland nicht hatte, neue Gegenstände ihres Handels sich zu erwerben. Sie besezten diese Inseln mit einem Teil ihres Volks, in der Hinaussicht, daß derselbe immer ein Teil desselben bleiben solle, und so entstanden eigentliche Handlungs-Colonien.

Zwar ward auch von eben diesen Völkern manches Land unter ähnlichen Veranlassungen besezt, als welche im Altertuhm Statt gehabt hatten. England versandte im vorigen Jahrhundert bald diesen, bald jenen Teil seines Volks nach Nordamerica, so wie derselbe der herrschenden Religionspartei verhaßt wurde. Diese stieß ohne feste Rüksicht auf Handlungsvorteile, die daraus entstehen könnten, mit eben der Zufriedenheit jene nicht mit ihr gleich denkenden Menschen von sich aus, mit welcher nach der Zeit der Staat seine noch nicht hängenswehrte Verbrecher dahin schikte und sie noch nach Botanybay versezt.

§. 3.

Solche eigentliche Handlungs-Colonien haben dann nur unter folgenden Voraussezungen Statt:

1) Daß sie auf einem Boden angelegt werden, dessen Beschaffenheit ihn zur Hervorbringung solcher Producte tůchtig macht, welche das Mutterland entweder nicht hat, oder nicht in gehőriger Menge hervorbringen kann. Dies findet sich insonderheit bei den Colonien des heissen Erdstriches, deren Gewächse durchaus von denen Vőlkern, die sie anlegten, nicht auf ihrem Boden gezogen werden kőnnen. Wären in jenen Gegenden mächtige seefahrende Vőlker frůher, als in Europa, entstanden, so mőgten diese Ursache gefunden haben, in unsern Gegenden Colonien anzulegen, um unser Eisen, unsern Flachs, Hanf, gewisse Arten Holz u. d. gl. sich eigen zu machen. Da dieser wichtige Umstand bei Entstehung der Nord-Americanischen Colonien nicht zwischen diesen und England Statt hatte, so glaubte man es dadurch ersezen zu kőnnen, daß man den Anbau des Tobaks in England verbot, einer Pflanze, die man zwar dort zuerst kennen lernte, aber bald einsah, daß sie auch auf Europäischem Boden gedeihen kőnnte. Späterhin ward der Anbau und die Ausfuhr solcher groben Producte auf England in allen Wegen befördert, fůr welche das Mutterland bei seinem starken Akkerbau nicht Raum hat, und die es ohnehin aus dem nordlichen Europa zu sich holt. Allein, es hat sich gewiesen, daß auch dieses nicht hinreichte, das Band zu erhalten.

§. 4.

2) Daß die Einwohner der Colonien eine Menge Bedürfnisse haben, und in deren vermeinter oder wahrer Nohtwendigkeit erhalten werden, welcher nur durch Zufuhr aus dem Mutterlande ein Genüge geschehen kann. Dies entsteht natürlich in den Colonien der wärmern Gegenden, deren Producte höher im Preise stehen, als die Lebensmittel der ersten Nohtwendigkeit, und deren Cultur durch den hohen Preis der Neger zu teuer wird, als daß sie sich ihre Lebensmittel aus ihrem Boden selbst ganz verschaffen und insonderheit die Viehzucht gehörig treiben könnten. Die kleinern Antillen nicht nur, die zu viel Menschen für ihren Boden haben, sondern auch die Französischen Plantagen in St. Domingo, die Britischen in Jamaica, und die Holländischen auf festem Lande, so viel Raum sie auch haben, bleiben daher noch immer in diesem Wege, daß sie ihre Lebensmittel, wie auch Pferde, Holz u. d. gl., zu deren Producirung viel Raum erfodert wird, größtenteils aus Europa und aus Nordamerika ziehen. Es kömmt hiebei aber auch sehr darauf an, daß die Colonisten in der Gewohnheit der Europäischen Lebensart bleiben, und das zu ihren Bedürfnissen zu rechnen fortfahren, was man in Europa dafür hält. Daraus entsteht der Umsaz Europäischer Manufactur-Waaren und erhält sich um so viel sicherer, je weniger die Colonien Hände

für die Manufacturen übrig haben. Schon lange vor dem Ausbruch der lezten Empörung legten es die Nordamericaner darauf an, die Englischen Manufacturen bei sich zu bearbeiten. Aber so zahlreich die Einwohner schon waren, so mußten sie es doch dabei bewenden lassen, weil sie die Hände nicht von ihrem zu gleicher Zeit sich immer mehr erweiternden Landbau abziehen konnten. Dabei ist es auch nach geschlossenem Frieden verblieben, und Nordamerika bleibt in Ansehung der Manufacturen noch immer in der alten Abhängigkeit von seinem ehemaligen Mutterlande. Es hatte also dieses zweite Erfodernis einer wahren Colonie. Aber weil jenes erste fehlte, so konnte dennoch die zur Absicht genommene politische Abhängigkeit von dem Mutterlande nicht in die Länge bestehen.

§. 5.

3) Zu einer wahren Handlungs-Colonie gehört auch, daß sie mit Einwohnern aus dem Mutterlande besezt werde, welche auf dem in der Colonie ihnen zugeteilten Eigentuhm die Producte anpflanzen. Man irrt sich daher, wenn man die Gegenden in Africa und in Ostindien, in welchen sich die Europäer festgesezt und mehr oder weniger zu Herren gemacht haben, insgesamt Colonien benennt. Sie sind blosse Handlungs-Etablissementer oder Facto-

reien, selbst da, wo die Europäer ganz Herren sind, und die Producte des Landes sich von den Einwohnern umsonst als eine Abgabe, oder für einen niedrigen von ihnen selbst gesezten Preis reichen lassen. Dies ist der Fall mit den in Ostindien von den Europäern überwältigten Landstrichen. In der Taht kömmt der Handel auf diese Gegenden niemals in den eigentlichen Gang des Colonie-Handels.

§. 6.

Die Besizungen der Spanier auf dem festen Lande in America sind zwar für Handlungs-Colonien zu achten. Allein der Reichtuhm der edlen Metalle hat, wie oben gesagt, zur Folge gehabt, daß sie den ersten Zwek derselben, die Hervorbringung der ihrem Boden eigentühmlichen Producte, und den Handel mit denselben sehr verabsäumen, und nur einige kostbarere Arten derselben zum Gegenstande ihrer Cultur machen. Desto mehr aber erfüllen sie den andern Zwek der Handlungs-Colonien in dem Verbrauch eines ungeheuren Vorrahts Europäischer Manufactur-Waaren. Brasilien fing an in eine ähnliche Lage zu gerahten, insonderheit seitdem es in seinen Gebirgen sich so Goldreich gezeigt hat. Doch ist es in neuern Zeiten wieder eifriger im Anpflanzen geworden. Unter den Spanischen Colonien ist jedoch die Cara-

quische Küste als eine Handlungs-Colonie anzusehen, die alle Zwecke derselben erfüllt.

Es ist anmerklich, daß die meisten derjenigen Colonien, welche sich blos aufs Plantagiren legen, das Uebergewicht in der Handlungs-Balanz mit Europa haben, und vieles von den edlen Metallen nach America wieder zurük ziehen, welche jene Colonien herüber senden. Frankreich und England haben an St. Domingo und an Jamaica jährlich eine starke Balanz zu bezahlen, die dadurch wieder zurük kömmt, weil teils die Plantagen viele Eigentühmer im Mutterlande haben, andern Teils so mancher dort reich gewordene Bediente mit seinem Gelde wieder nach Hause eilt.

§. 7.

Alle Staaten, welche diese Handlungs-Colonien besizen, haben es zur Regel gemacht, daß die Handlung dorthin und zurück nur zwischen dem Mutter-Lande und ihnen bestehen soll. Daneben erhalten sie es auch dabei, daß die Schiffahrt nur mit Schiffen des Mutterlandes betrieben werden darf.

Keine Regel der Handlungs-Politik hat einen so guten Grund, als diese. Es ist weder zu erwarten noch zu verlangen, daß ein Staat, der wahre Hand-

lungs-Colonien besizt, diese Regel andern zu gefallen aufgeben sollte. Denn dies wäre eben so viel, als den Zwek, in welchem diese Colonien angelegt sind, aufgeben, und allen ihren Nuzen Fremden zuwenden wollen.

§. 8.

So sehr dies solchen handelnden Staaten, die selbst keine Colonien besizen, misfällt, so haben wir doch nun schon zwei Erfahrungen, daß eine einstweilige Freigebung dieses Handels der Handlung von Europa selbst nicht zuträglich ist. Die erste entstand im Spanischen Successions-Kriege, als die Französischen Kaufleute uneingeschränkte Freiheit erlangten, das Spanische America selbst zu befahren. Eine zweite weit wichtigere und allgemeinere hat der lezte kurze Seekrieg gegeben. S. davon mehr in meinen kleinen Schriften über die Handlung und in der Handlungs-Bibliothek 2tem Bande.

In der Taht würden jene Colonien, deren einige, wie schon gesagt, die Balanz der Handlung ohnehin für sich haben, Europa von seinem Gelde nach und nach entblössen, wenn die Sache nicht ausdrüklich dabei erhalten würde, daß die Europäischen Waaren ihnen so sparsam zugeführt werden, daß der Preis derselben sich noch beträchtlich hoch über deren

natürlichem Wehrt erhalten muß. Daß es bei einer freien Handlnng nicht dabei bestehen könne, haben wir nunmehr erfahren; doch verderben sich auch die Kaufleute des Mutterlandes nicht selten den Markt durch zu starke Versendung. Aber dies kann nie zu weit gehen, weil man in den Häfen Eines Reiches doch bald Wissenschaft bekömmt, was die Kaufleute der Nation überhaupt tuhn.

§. 9.

An den Coloniehandel knüpft sich der Negerhandel. Die Ursachen, welche die Colonien in das Bedürfnis der Neger sezen, sind zu bekannt, als daß ich annehmen könnte, meine Leser werden sie allererst aus meinem Buche zu lernen bedürfen. Es sei genug zu sagen, daß in dem bisherigen Gange des Coloniegewerbes die Leichtigkeit des Ankaufs der Neger die Voraussezung ist, unter welcher allein jene Colonien aufblühen und sich in ihrem Bestande erhalten können. Es haben daher die handelnden Nationen, welche Colonien von Belang besizen, sich frühe Besizungen an den Küsten des mittlern Africa erworben, die man keinesweges selbst Colonien nennen darf, aus Gründen, die ich §. 3 — 5 angegeben habe.

In dem vorigen Jahrhundert war noch der Handel mit einzelnen Producten dieser Gegend, inson-

derheit dem Goldstaube, ein Anlaß zu Erwerbungen auf jenen Küsten. Selbst der grosse Churfürst glaubte Vorteil dabei für seine Brandenburgischen Untertahnen zu finden, als er ihnen dort ein Handlungs-Etablissement erwarb. Jezt aber werden solche nur in Absicht auf den Sclavenhandel nuzbar. Die Spanier, welche neben den Portugiesen zuerst sich dort hätten festsezen können, haben es versäumt, weil sie nicht ans Anpflanzen gedachten. Dafür aber ist Spanien, in Ansehung der seinem America mehr und mehr nohtwendig werdenden Arbeiter, in einer unangenehmen Abhängigkeit von andern Nationen. In dem Utrechter Frieden war es dies vollends geworden, als es sich zu dem sogenannten Assiento-Tractat mit England auf dreissig Jahr bequemen mußte, welches in der zu weit getriebenen Hofnung der Vorteile davon seine Südsee-Companie errichtete. Spaniens deutlich werdende Absicht, sich von diesem Tractat bei Ablauf desselben los zu machen, ward eine Ursache des im Jahr 1738 entstandenen Krieges. Jezt ist es besser daran, da es sich die Neger von jeder Nation zuführen läßt, welche ihm dieselben zu verkaufen im Stande ist, für welche aber der Gewinn der diesen Handel begleitenden Contrabande in andern Waaren den grössern Reiz hat. Doch beruht der Spanischen Americaner Bedürfnis nicht sowol auf der Erweiterung ihrer Plantagen als der Zunah-

me ihrer Bergwerke, welche bei ihrer bisher so mangelhaften Einrichtung ungemein viele Menschen kosten.

§. 10.

Bei den übrigen Völkern haben lange böse Misgriffe in Ansehung des Negerhandels Statt gehabt. Ich habe bereits B. 3. C. 5. §. 7. 8 gesagt, daß die Colonien den grossen Handlungs-Companien durchaus nicht unterwürfig sein müssen, und ich mag, so sehr es in dieses Capitel gehört, nicht wiederholen, was ich in meiner Abhandl. über die öffentlichen Handlungs-Companien in unserer Handlungs-Bibliothek §. 25. gesagt habe. So bestand es aber bis in dieses Jahrhundert noch bei vielen Nationen, die dann auch diesen Companien das Monopol im Negerhändel gaben. Diese folgten der Regel, mit wenigem Umsaz den möglich größten Gewinn zu machen, und führten den Colonien weit weniger Neger zu, als deren Bedürfnis es erfoderte, blos um sie desto teurer zu verkaufen. Der Französische Hof sah dies erst spät, nemlich in dem Jahre 1735, ein. Bis dahin hatte die Französische Companie ihren Antillen nur 1000 Neger jährlich zugeführt, und sie dadurch in ihrem Betriebe durchaus nieder gehalten. Schon in den ersten Jahren, nachdem der Companie dies Monopol genommen,

und der Negerhandel frei gegeben war, wurden ihnen 7500 zugeführt. Nun ist dieser Handel überall ein Geschäfte der Privat-Industrie geworden. Aber bei der grossen in demselben entstandenen Concurrenz sucht der Privatmann seine Vorteile, wie gewöhnlich, in einer weiter getriebenen Sparsamkeit, als dies von den Companien geschehen sein mag. Daraus entsteht die die Menschheit empörende Behandlung der Neger, insonderheit auf ihrer Ueberführung von Afrika nach Amerika, auf welcher man mehrere Hunderte derselben in mässige Schiffe ladet, in welchen man nicht halb so viel freie Menschen überzuführen sich getrauen würde. Diese nebst den übrigen Leiden, welche man diese Menschen in den Colonien selbst ausstehen macht, veranlassen den jezt sich so lebhaft äussernden Hang mancher Menschenfreunde, vorzüglich in England, dem Sclavenhandel ein Ende und durch eine natürliche Folge in der jezt in den Colonien bestehenden Wirtschaft eine Hauptveränderung zu machen.

§. 11.

Es würde mich zu weit führen, die Gründe für und wider diese Angelegenheit hier abzuhandeln, da so vieles darüber bereits geschrieben ist. Ich seze bei Seite, wie sehr sie die Menschheit interessire, und will nur mein Glaubensbekenntnis darüber in

politischer Hinaussicht ablegen. Ich nehme mit grosser Ueberzeugung an, daß die künftige Generation den Sclavenhandel nicht mehr kennen, und daß insonderheit das Unglük, das St. Domingo jezt zu Grunde richten zu wollen scheint, die Europäer weiser in diesem Stücke machen werde. Weiser, sage ich. Denn es ist gewiß ein grosser Vorteil der Colonien insgesamt, wenn sie den grossen Aufwand sparen können, welchen ihnen jezt die jährliche Anschaffung der unter ihrer harten Behandlung sich nicht hinlänglich durch eigene Bevölkerung ersezenden Neger nohtwendig macht. Wie aber sparen? wird man fragen. Ich wage zu behaupten, daß, wenn diese Menschen einen Teil der Freiheit und des Eigentuhms geniessen, nach welchem sie seufzen, ein Americanischer Pflanzer noch weniger nötig haben werde, die Zahl seiner Neger durch Ankauf zu ersezen, als ein Holsteinischer Edelmann nötig hat, Leibeigene anzukaufen, wenn er mit ihnen einigermassen billig umgeht. Vor etwa vierzig Jahren hatte ein gewisses Gut im Holsteinischen einen Herren, aus dessen harter Begegnung eine Verbindung unter seinen Leibeignen erfolgte, sich nicht zu verehelichen. Weil er nun gewiß war, nach einigen Jahren keine Sclaven mehr zu haben, und in unsern Gegenden deren keine wieder ankaufen konnte, so mußte er sein Gut verkaufen. Natürlich übte der Käufer, der in seine Stelle trat,

eine mildere Behandlung; und nun heirahteten seine weissen Sclaven, und das Gut behielt seine zulängliche Bevölkerung. Der Sclave sei weiß oder schwarz, er trage Haare oder Wolle auf dem Kopfe, so wohnen in diesen Köpfen ähnlich denkende Seelen. Und warum sollten nicht unter jenem Himmelsstriche Plantagen so gut, als bei uns Landgüter, durch Menschen, denen man etwas mehr von den Rechten der Menschheit gönnt, so angebaut werden können, daß sie den bisherigen Ueberfluß von verkäuflichen Producten fortdauernd ausliefern? Sind doch in Europa eben die Länder, wo der Zwang den Landbau in Gang sezt, die Kornkämmer des übrigen Europa. (C. 2. §. 5.) Und doch gehören nur wenig Begünstigungen dazu, zu welchen sich der Pflanzer entschliessen darf, um den Zustand eines Negers leidlich und wenigstens dem eines Leibeigenen in Holstein, Liefland und in Curland gleich zu machen. Auch mögte dann der hochgetriebene Aufwand vieler Pflanzer eben in dieser Menschen-Waare sich mindern, da mancher Pflanzer ein halbes Hundert Sclaven blos in seiner häuslichen Wirtschaft hat.

Aber Zeit will diese Sache haben. Gutdenkende und überlegende Gutsherrn in unsern Gegenden haben den früh gefaßten Entschluß, ihren Leibeigenen Freiheit und Eigentuhm zu geben, nicht eher ausge-

führt, als nachdem sie dieselben durch eine gewisse Erziehung zu eigentlichen Menschen gemacht hatten. Einer derselben (doch, warum sollte ich den würdigen Grafen Reventlow auf Trolleburg nicht hier nennen?) rechnete auf viele Jahre hinaus, fand aber nach etwa zehn Jahren, daß er es schon wagen könne, und hat es mit gutem Erfolge gewagt. Zu einer solchen vorgängigen Ausbildung eines Negers werden zwar mehr Jahre gehören, und zum Unglük werden dort nicht viele Reventlowe sein, die sich dieser Ausbildung annähmen. Aber die Zeit Einer Generation wird doch beinahe hinlänglich sein, zumal wenn man diesen Menschen die Aussicht giebt, daß mit ihrer Ausbildung die Zeit ihrer Freiheit sich beschleunigen werde.

Es wird insonderheit darauf ankommen, wie es denen Engländern gelingt, die jezt das Beispiel einer Anpflanzung bei Sierra Leona durch freie eingebohrne Neger geben wollen. Gelingt es nicht, so wird sich daraus noch kein Schluß gegen die Möglichkeit der Ausführung auf den Antillen ziehen lassen, weil die Umstände sich nicht gleich sind. Gelingt es aber, diese Menschen da, wo sie zu Hause gehören, zu der Arbeit dieser Anpflanzung mehr zu leiten, als zu zwingen, und ihren Fleis sich einträglich zu ma-

chen, so bedarf es keiner andern Beweise von der Ausführbarkeit der Sache. Dann wird der unfehlbare Vorteil in wolfeilerer Gewinnung der Colonie-Producte auch diejenigen Nationen zu folgen nötigen, welche jezt noch am wenigsten dazu geneigt sind. Wie freue ich mich hinzusezen zu können, daß eben in diesen Tagen Dänemark das Ende des Sclaven-Handels in seinen Colonien auf das J. 1804 festgesezt hat!

Viertes Capitel.

Von der Handlungs-Politik in Ansehung des Manufactur-Handels.

§. 1.

Manufacturen sind das vornehmste Mittel, durch welches die Menschen Beschäftignng und Auskommen einander geben, folglich die erste Triebfeder der Circulation. Der vorzügliche Nuzen davon zeigt sich in dem Lande selbst, das Manufacturen treibt, und der Vorteil, der daraus in der innern Circulation entsteht, ist immer als der wichtigste anzusehen.

Man nehme z. B. die Preussischen Staaten, deren Manufacturen noch immer größtenteils für den inländischen Vertrieb arbeiten, und, die Schlesischen ausgenommen, nicht häufig in die Fremde gehen. Indessen liegt in ihnen vorzüglich der Grund der zunehmenden Bevölkerung dieser Staaten. Man s. Friedrichs Geschichte seiner Zeit im 2ten Cap. des 2ten Bandes.

§. 2.

Allein so mancher Staat genießt das Glük, seine Manufacturen auswärts zu vertreiben, und diese kennt man als die Geld- und Volkreichsten in Europa. Dies ist sehr natürlich, Denn jener Vorteil in der inländischen Circulation geht nohtwendig voran. Dazu kömmt aber der Geldgewinn für wenigstens alle an diese Manufacturen gewandte Arbeit, welcher ganz von dem Ausländer bezahlt wird, wenn nicht ohnehin das Material derselben ein Product des Landes ist. Man kann also mit Wahrheit sagen, daß in solchen Staaten Tausende von Untertahnen auf Unkosten anderer Staaten leben.

§. 3.

Dieser unläugbar grosse Vorteil verleitet manche Fürsten und Staatsmänner, daß sie die Manufacturen nicht anders achten, als in so fern sie für den ausländischen Handel wichtig zu werden scheinen,

und diejenigen übersehen, welche in dem Lande selbst schon vorhanden sind, oder noch entstehen, deren Vertrieb aber noch nicht über die Grenze geht. Es ist wahr, daß einem Staate von kleiner Ausdehnung, welcher die ausländischen Manufacturen nie von sich abhalten kann, und doch fortdauernd von dem Ausländer verdienen muß, wenn er bestehen will, der auswärtige Manufactur-Handel vorzüglich wichtig werde. Wenn z. E. in Hamburg auch niemand ein Stück an seinem Leibe trüge, was nicht in Hamburg gemacht wäre, so würden wir doch noch schlecht bestehen, wenn uns nicht der Gewinn von den hiesigen Cattun- und Zukker-Fabriken, neben der übrigen Handlung, zu unsern übrigen Bedürfnissen Geld von Ausländern herbeischafte. Aber in einem Lande von grösserer Ausdehnung bleibt die inländische Circulation immer das wichtigste, und Manufacturen sind die wirksamste Triebfeder zu deren Beförderung.

§. 4.

Hiezu kömmt, daß der ausländische Manufactur-Handel Abwechselungen unterworfen ist, in denen man nichts erzwingen kann. So mancher Staat hat die Manufacturen, durch welche er von dem Ausländer verdiente, wieder verloren und kaum es dabei erhalten können, daß sie für den inländischen Verbrauch fortwährten. Deutschland, im vorigen Jahr-

hundert insonderheit, und Spanien bis an unsere Zeit geben Beispiele davon. Aber die inländische Circulation und deren Erhaltung haben die Regenten mehr in ihrer Macht. Auch selbst ohne deren Befehl wird sich ein Volk nicht leicht gewöhnen von denen Manufacturen wieder abzugehen, mit welchen es sich im Lande selbst zu versorgen gewohnt worden ist, wenn deren Preis und Güte sich nicht verändern.

§. 5.

Indessen ist gewiß jede Nation, die es dahin gebracht hat, daß ihre Manufactur-Waaren zum Ausländer gehen, sicherer davon, daß sie auch im Lande allein verbraucht werden, als diejenige, welche es nur darauf anlegt, für den inländischen Vertrieb zu arbeiten. Leztere können sich nur durch Handlungs-Verbote, durch Prämien und andere den natürlichen Gang der Gewerbe verändernde Erfindungen erhalten, leiden dennoch aber immer sehr durch die Contrabande. Erstere brauchen dies alles nicht. Eben die Gründe, welche dem Ausländer sie angenehm machen, sichern auch ihren Vorzug bei dem Inländer. Es kömmt also zum sichern Bestande einer Manufactur im allgemeinen darauf an, daß sie im Preise und in der Güte die Manufacturen anderer Nationen übertreffe. Freilich haben inländische Manufacturen grosse Feinde an den Krämern und Ausschnittern,

auch wenn sie untadelhaft arbeiten. Denn die Preise derselben werden im Lande zu allgemein bekannt, und sie können nicht im kleinen Verkauf so viel auf dieselben schlagen, als auf die ausländischen. Aber wenn jene vorzüglich gut sind, so kömmt es auch wieder dahin, daß diese Krämer sie kaufen und in ihren Läden für ausländische solchen Käufern ausgeben, welche aus Eigensinn und Vorurteil das ausländische dem inländischen vorziehen. Ich will jezt die Umstände, von welchen das eine und das andere abhängt, im Allgemeinen anzugeben suchen.

§. 6.

Was I) den wolfeilen Preis betrift, so scheint derselbe zwar davon ganz abzuhängen, ob das Arbeitslohn in einem Lande wolfeil sei? Ich will auch hiebei eine Weile stehen bleiben.

Der wolfeile Preis des Arbeits-Lohns hängt ab

a) von dem wolfeilen Preise der Lebensmittel. Dieser gründet sich dem Ansehen nach hauptsächlich auf die Fruchtbarkeit des Landes; aber doch mehr darauf, ob der Landmann fleissig ist, und nicht zu viel Abnehmer seiner Producte an einer benachbarten grossen Stadt oder durch Ausfuhr über See hat. Die Auflagen, wenn sie gehörig überlegt sind, verändern den Preis der Lebensmittel nicht so sehr, als man

wol denken mögte. Wo das Geld überhaupt rar ist, da lebt man wolfeil und kann deshalb um so viel wolfeiler arbeiten.

Nichts ist den Manufacturen so vorteilhaft, als wenn die Preise der Lebensmittel überhaupt vergleichungsweise im Mittel stehen bleiben. Sinken sie unter demselben zu weit herab, so macht dies den geringen Mann auf eine Zeitlang träge zur Arbeit, und er wird nicht wieder so fleissig als er war, wenn eine Teurung folgt, sondern legt sich alsdann lieber aufs Betteln. Zu hoch und schnell steigende Preise fühlt unter allen Volksclassen der in Manufacturen arbeitende Teil am meisten. Wäre z. B. Nieder-Sachsen ein stark manufacturirendes Land, so würde die Teurung der Jahre 1789 und 90 zu eben der Zeit dessen Manufacturen niedergeschlagen haben, als der Landmann sich bei denen hohen Preisen so gut befand, die er für seine schönen Erndten wegen der starken Ausfuhr über Hamburg nach Frankreich zog. Jedes Land, wo die Lebensmittel anhaltend sehr wolfeil sind, ist freilich der beste Siz für Manufacturen, auch bei deren ersten Anlage. Ist aber die Ursache davon die schwache Bevölkerung des Landes, und geht der Landbau nicht in gleichem Schritt mit den Manufacturen vorwärts, oder kann nicht durch erleichterte Zufuhr Raht geschaft werden, so kann

blos deswegen eine Manufactur wieder sinken, weil mit der durch sie gemehrten Menschenzahl die Preise sich zu sehr erhöhen.

§. 7.

b) Es kömmt auch sehr viel auf den Münzfuß an, den ein Staat wählt. Die Bedürfnisse des geringen Mannes werden bei Kleinigkeiten von ihm gekauft, und bei diesem kleinen Handel nicht darauf gesehen, ob die dafür gegebene Münze mehr oder weniger Silber habe. Man hat gewis im Sächsischen und Brandenburgischen für den leichten Sechser oder für $\frac{1}{48}$ eines Tahlers eben so viel von täglichen Bedürfnissen, als in unsern Gegenden, wo der Lübsche Münzfuß gilt, für den schweren Schilling. Der geringe Mann aber bezahlt fast alle seine Bedürfnisse in diesen kleinen Münzen, und er so wenig, als die Verkäufer dieser Bedürfnisse, denken in ihren Umsäzen darauf hinaus, ob derer Tahler, von welchen dieser Sechser oder Schilling $\frac{1}{48}$ ist, $11\frac{1}{3}$, ob 12, ob $13\frac{1}{3}$ oder gar 16 aus der Mark fein gemünzt werden. Nur darauf sehen sie hinaus, ob sie gleich viele dieser kleinen Münzstücke für eben dieselben Bedürfnisse geben oder empfangen. S. mehr davon in meiner Abh. von der Circulation des Geldes B. 6. §. 14.

Ich kann jedoch mir nicht verbieten zu wiederholen, was ich insonderheit in der Abh. über Bank-Geld, Münze und Münz-Verwirrung (Handl. Bibl. 2. Band 3. Stück.) geschrieben habe, daß Holstein, Meklenburg und mit ihr die Dänischen Staaten so lange keine Manufacturen bei sich aufblühen sehen werden, als man in denselben bei dem schweren Münzfuß beharret, und selbst dann noch, wenn andere Hindernisse, die ich auch kenne, weggeräumt sein werden.

§. 8.

c) Die Auflagen in einem Staate haben auch einen grossen Einfluß auf den Preis der Lebensmittel. Es kömmt aber sehr auf die Art der Auflagen an. Ich werde mehr davon in dem sechsten Capitel sagen.

§. 9.

d) Allein der wolfeile Preis der Manufacturen hängt auch sehr von dem Zinsfuß und Privat-Credit ab, der im Lande Statt hat. Wenn ein Manufacturist zur Anlage seines Gewerbes leicht und zu geringen Zinsen Geld bekommen kann, so kann er schon Preis mit einem andern halten, der zwar wolfeiler auslohnt, aber sein Geld teurer verzinsen muß. Es kömmt aber hiebei auf den Umstand an, ob die Manufactur in der Anlage viel Geld erfodert, hernach aber mit wenig Leuten betrieben werden kann,

wie z. E. diejenigen, so durch Mühlwerke betrieben werden, als Säge- Oel- Papier-Mühlen u. d. gl. Dies ist die Ursache, warum in Holland alle Manufacturen dieser Art noch immer gut bestehen und ihre Waaren wolfeiler verkaufen können, als die in andern Ländern. Dagegen hat Holland alle die Manufacturen wieder verlohren, oder kann wenigstens den Teil derselben nicht betreiben, welcher viel Geld in täglicher Auslohnung erfodert, wenn gleich das Capital zur ersten Anlage nur klein sein darf.

§. 10.

e) Der Preis mancher Manufactur-Waaren ist aus dem Lohn vieler und mancherlei Arbeiten zusammengesezt. Z. E. in den Tuch- und Leinen-Arbeiten beschäftigen sich manche Hände, die aber sehr verschieden bezahlt werden. Bei dieser Arbeit kömmt es durchaus darauf an, daß der Lohn der ersten Hand möglichst klein sei. Er muß nicht so groß sein, daß er einem Menschen völlig seinen Unterhalt gebe, sondern blos ein Füllstück seines Auskommens und seiner Zeit neben solchen Arbeiten sei, die ihn besser nähren. Dies findet sich nun am leichtesten, wenn das Land-Volk solche Arbeit verrichtet, und zwar nur in der Zeit, die ihm von dem Geschäfte des Landbaues frei ist. Daher bestehen diejenigen Manufacturen, von welchen der Anfang Spinnen und Weben ist, nur da

gut, wo diese Arbeit unter dem Landvolk betrieben wird. Die Erfahrung beweist, daß das Landvolk am fleissigsten für diese Arbeit in den gebirgigten Gegenden sei, wo der Landbau mehr Mühe erfodert und den Landmann überhaupt fleissiger und für sein Auskommen sorgsamer macht.

Ein wichtiger Umstand hiebei ist, wenn der Landmann zur Reinlichkeit und einem gewissen sich für ihn schickenden Wolleben gewöhnt ist. Wenn dies nicht ist, so hat der kleine Verdienst von den Manufacturen keinen Reiz für ihn. S. davon meine Abh. vom Geldes-Umlauf. So war es nicht in alten Zeiten, weil das Landvolk überall in der Sclaverei lebte und keinen Genuß, auch des kleinsten Wollebens, kannte. Damals geschah alle, auch die Arbeit der ersten Hand, so wie die der lezten, in den Städten. Aber eben deswegen waren die Manufactur-Waaren über alles Verhältnis zu den Kornpreisen teuer, und bei gleicher Güte wenig wolfeiler als jezt. Ich spare die Beweise davon für die Zusäze.

§. 11.

II) Die Güte der Manufactur-Waaren hängt von folgenden Umständen ab:

a) Ob ein Volk das Material derselben in gehöriger Güte aus seinem Boden habe oder leicht dazu

gelangen könne. Z. E. Schlesiens Leinen-Manufactur gründet sich auf den starken Flachsbau des Landes, auch des platten Landes, das diese Manufactur selbst nicht sehr treibt; Englands Wollen-Manufactur auf seiner guten Wolle. Spanien würde in dieser Rüksicht den Vorzug in der Manufactur feiner Tücher behaupten können. Aber weil es seine Wolle ungeweigert allen Ausländern verkauft, so treibt jezt jedes Volk in Deutschland und anderswo diese Manufactur, wenn es durch die Handlung die Spanische Wolle zu sich holen und bei sich die Spinnerei derselben wolfeil genug haben kann. Eben so betreibt der gröste Teil von Europa seine Seiden-Mannfacturen mit einem Material, welches sehr weit her geholt werden muß. In Staaten, wo man auf diesen Vorteil aufmerksam ist, verbietet man daher die Ausfuhr dieser Materialien, ja auch wol der ersten daraus verfertigten Arbeit, z. E. des Leinen-Garns, wobei jedoch noch viel zu bedenken ist.

§. 12.

b) Daß die verschiedne Arbeit, welche eine Manufactur-Waare erfodert, von verschiednen Händen verrichtet werde. Ein paar Hände macht nur einerlei Arbeit gleich gut, und Ein Mensch verliert auch zu viel Zeit zwischen dem Wechsel der Arbeit. Dadurch bestehen insonderheit die Britischen Manufactu-

ren, für welche Metalle das Material sind, daß jeder in denselben angewandte Arbeiter nur einerlei Werk tuht. Von den Uhren-Fabriken, nicht nur in England, sondern auch in Geneve und Neuchatel, ist eben dies bekannt. Kein Uhrwerk, groß oder klein, wird von Einer Hand von Anfang bis zu Ende ausgearbeitet. In Manufacturen anderer Art hat sich dies von selbst eingeführt. Kein Spinner läßt sich einfallen, auch sein Garn zu weben, auch wenn Spinnen und Weben in Einer Familie und unter Einem Dache geschieht.

§. 13.

c) Eine sorgfältige Aufsicht zur Verhütung des Betrugs bei Waaren, welche nicht bei jedem Einkauf Stückweise durchgesehen werden können, oder auf guten Glauben von einem Commissionär in die Ferne müssen versandt werden. Die Leinen- und Wollen-Manufacturen sind gewöhnlich einer solchen Aufsicht oder Schau von der Obrigkeit unterworfen. Man sehe B. 2. C. 2. §. 2 mehr davon. Es giebt viele Beispiele, daß eine Manufactur durch erste gute Arbeit in Aufnahme gekommen ist; aber sich, ehe die Obrigkeit sich ihrer annehmen konnte, wieder verloren hat, weil der Unternehmer, um geschwinder zu gewinnen, sie schlechter bearbeiten ließ, oder weil andere, um über ihn zu gewinnen, sie schlech-

ter nachmachten. Oft wird auch eine Ursache zur Verschlimmerung der Manufactur-Waare, daß ausländische Kundmänner sie schlechter, als gewöhnlich, und auf den Betrug gemacht verlangen, um ihre Umsäze damit desto leichter zu machen. So kommen nach Hamburg viele Britische Manufactur-Waaren, welche in öffentlichen Verkäufen dem Schein nach verschleudert werden, wobei jedoch die, welche sie verschrieben haben, ihre Rechnung ganz gut finden.

§. 14.

d) Am Besten ists, wenn in der Nation selbst Ehrlichkeit und ein Bestreben aller ist, die einerlei Werk treiben, die Manufactur des Landes überhaupt bei einer solchen Güte und bei so niedrigen Preisen zu erhalten, daß sie allenthalben den Vorzug behauptet. Keine Manufactnr kömmt da in die Höhe, wo ein jeder Manufacturist seine Geheimnisse hat, oder zu haben glaubt und diese nur für sich zu benuzen sucht. Dies ist insonderheit der Fehler der Deutschen Manufacturisten, die auch mit den kleinsten Vorteilen, in deren Besiz sie zu sein glauben, neidisch und geheim sind. Wie es die Holländischen Mauufacturisten, die mit Maschinen arbeiten, darin halten und dahin streben, daß das Gewerk eines jeden die möglich größte Vollkommenheit erlange, habe ich §. 78 meiner Mechanik der Wahrheit gemäß erzählt.

§. 15.

e) Maschinen tragen sehr viel zur Vollkommenheit einer Manufactur-Arbeit bei, indem sie meistenteils gleichförmiger und zuverlässiger arbeiten, als die Hand, auch des geübtesten Menschen, tuhn kann. Von der anscheinenden Schädlichkeit der Maschinen, indem sie oft auch Menschen arbeitlos machen, s. meine Abhandl. vom Geldes-Umlauf B. 6. §. 73.

Die Vollkommenheit der Britischen Manufacturen und deren seit zwanzig Jahren so hoch gestiegener und mit allem Wetteifer unerreichbarer Vertrieb ist hauptsächlich den für dieselben neu erfundenen Maschinen zuzuschreiben. Von diesen mehren sich die Erfindungen noch immer in diesem Volk, wo tief gehende Einsicht in die Mechanik bei einzelnen zwar selten, aber desto allgemeiner diejenige Kenntnis der praktischen Mechanik, wie auch der Chemie, verbreitet ist, welche dann ein jeder in dem ihn interessirenden Gewerke zu benuzen lernt.

§. 16.

f) Freiheit der Arbeit für jeden, der sich geschikt genug hält, seine Arbeit so gut zu verfertigen, daß sie verkäuflich wird, und die Obrigkeitliche Untersuchung da, wo eine solche gilt, ertragen kann. Frei-

lich muß eine gewisse Ordnung im Erlernen dieser Arbeit gelten; aber die Neben-Umstände und Vorschriften, welche die sogenannten Aemter und Gilden behaupten, und durch welche sie insonderheit die Zahl der arbeitenden Hände klein zu erhalten suchen, lassen nicht zu, daß ein so im Zwange gehaltenes Handwerk sich zu einer grossen Manufactur erhebe. S. hievon und von denen Voraussezungen, unter welchen die Handwerks-Gilden minder schädlich werden, obige Abhandlung B. 4. §. 20.

§. 17.

Die wichtigsten Manufacturen für ein jedes Land sind die, welche der grosse Haufe vorzüglich braucht, z. B. wolfeile Kleidungsstücke aller Art, oder deren Materialien, als Leder, oder was in allen Geschäften am unentbehrlichsten ist, z. B. Papier, Oel aus Gesäme gepreßt u. s. w. Solche haben allenthalben den sichersten Bestand und wandern nicht so leicht, als andere Manufacturen, aus einem Lande in das andere. Diese können sich zwar in jedem Lande erhalten, wo es Menschen giebt, die wenigstens für ihre nohtwendigen Bedürfnisse Geld-Erwerb genug haben. Man muß dabei auf das Landvolk als den vornehmsten Abnehmer und Stüze dieser Manufacturen sehen. Allein es kömmt hiebei noch auf zwei Stücke an.

§. 18.

1) Daß der Landmann nicht gewohnt sei, und, wenn er es gewohnt ist, davon abgehalten werde, sich dergleichen Bedürfnisse ganz durch eigene Arbeit zu verschaffen. Er mag spinnen, allenfalls weben, aber er muß seine Leinen nicht bleichen, sein Tuch nicht färben, auch nicht etwa sein Leder selbst zubereiten wollen. Wo dies Statt hat, können auch die gemeinsten und nohtwendigsten Manufacturen nicht in die Höhe kommen. S. mehr hievon und insonderheit von dem Schaden, den Schweden von diesem falschen Gange der Dinge leidet, umständlicher an seinem Orte in der Abhandl. vom Geldes-Umlauf, und in meinen Reise-Anmerkungen über Schweden. Hier will ich nun noch hinzusezen, daß der Landmann sich auf diese vollendende Arbeit in den ihm nötigen Manufactur-Waaren nicht einläßt, oder auch leicht davon zurük zu bringen ist, wenn sein Landbau ihm einträglich genug wird, und die Zeit, welche er an jene Arbeit wenden mögte, ihm fehlt oder nicht hinlänglich durch sie belohnt wird.

2) Der Landmann muß, um auch Verbraucher solcher Kunstproducte sein zu können, an denen er die erste Arbeit tuht, zur Reinlichkeit und zu einem gewissen sich für ihn schickenden Wolleben Lust haben, muß sich gerne gut kleiden und reinlich wohnen wollen.

Holland und vorzüglich England haben gewiß der Reinlichkeit ihrer Landleute den Bestand ihrer wichtigsten Manufacturen größtenteils zu verdanken. Freilich sezt dies voraus, daß der Landmann im gehörigen Wolstande sei, und nicht etwan sein Wolleben in Fressen und Saufen seze. Aber eins hilft hier zum andern. Der reinliche Bauer ist immer gerne fleissig, der unreinliche wird weder für sich noch für das übrige Volk mit Lust und Anstrengung arbeiten. S. mehr hierüber von dem Geldes-Umlauf B. 3. §. 11 — 14 und B. 4. §. 5.

§. 19.

Indessen hat Frankreich grossen Vorteil davon gehabt, und genießt ihn noch von solchen Manufacturen, welche zum Wolleben der höhern Volks-Classen hauptsächlich dienen. Henrich IV sezte diese zu seiner ersten Absicht und verordnete, daß sie von Zeit zu Zeit ihre Muster und Erfindungen verändern sollten. Hiedurch brachte er es dahin, daß Frankreich für das Wolleben der höhern Volks-Classen in ganz Europa lange Zeit allein arbeitete. Der dreissigjährige Krieg machte die Deutschen Fürsten mit den Franzosen und deren Wolleben näher bekannt, und als deren Nachkommen einsahen, wie viel Geld Frankreich für diese Manufacturen zog, so glaubten sie und so glauben es auch noch viele, und ausser Deutschland auch andere

Fürsten, daß sie nicht besser für ihr Land sorgen können, als wenn sie in demselben Manufacturen für die Bedürfnisse des hohen Wollebens anlegen. Allein diese gründen sich nicht, wie die Leinen- und Wollen-Manufacturen, auf den Neben-Fleis des Landmanns. Sie können nicht wol anders, als in Städten, ja wol gar nur in einzelnen kostbaren Arbeits-Häusern betrieben werden. Die Anlagen davon kosten grosse Summen. Die Contrabande wirkt ihnen mehr als andern Manufacturen entgegen, und, wenn es mit ihnen gelingt, so nähren sie doch immer weit weniger Leute, als jene. Am weitesten haben die Fürsten unserer Zeit dies Vorurteil in Ansehung der Porcellan-Manufacturen befolgt, ohne daß irgend ein Staat ausser Sachsen, so lange es allein im Besiz einer Europäischen Porcellan-Manufactur war, erheblichen Vorteil davon gehabt hätte.

§. 20.

Es kömmt bei den Manufacturen noch auf verschiedne andere Umstände an, ob sie in einem Lande mit Vorteil betrieben werden können. Ein Haupt-Umstand ist die Feuerung. England hat den grossen Vorteil, daß es eine jede Fabrik in jeder Gegend seines Landes anlegen kann, weil es seine Steinkohlen allenthalben in der Nähe hat. In Deutschland aber, wo man mehrenteils Holz brennt, und dies

schon so sehr sich zu verlieren anfängt, sind wenig Gegenden, wo Glashütten, Eisenhämmer und dergleichen bestehen könnten. Selbst die Porcellan-Fabriken fallen mancher Gegend zur Last. Das Schlesische Leinen wird durch eine Bleiche zubereitet, die einen erstaunlichen Aufwand von Feuerung erfodert. Diese läßt sich in keiner andern Gegend Deutschlands nachahmen, wo die Feuerung selten und teuer ist. Eben in solchen Gegenden können daher nicht mehrere Arten von Manufacturen neben einander bestehen, die beide viel Feuerung gebrauchen.

In den Schlesischen Gebirgen haben die Versuche im Bergbau seit den lezten Jahren Friedrichs des Grossen einen lebhaften Fortgang gehabt, welchem aber vielleicht der Umstand die Grenze sezen möchte, daß die dazu erfoderliche Feuerung nicht bei den Leinen-Manufacturen entbehrt werden kann, es sei dann, daß die Steinkohlen dort sich noch ergiebiger zeigen.

Ein anderer wichtiger Umstand ist der Transport, nicht nur der Manufactur-Waaren und ihrer Materialien, sondern auch der Bedürfnisse zu deren Betreibung, insonderheit des Holzes. England hat sich durch seine neugegrabenen vielen Canäle insonderheit diesen Vorteil verschaft, daß die Steinkohlen jezt wolfeiler zu den Fabriken gelangen können.

Zuvörderst ist zu überlegen, ob man auf Menschen genug oder auf genug freie Zeit bei ihnen rechnen könne, oder ob die Menschen so geartet sind, daß sie die nötige Arbeit für die Manufacturen tuhn können oder tuhn wollen.

In Ländern, wo die Leibeigenschaft noch gilt, wird dem Landmann durch Frohn-Dienste zu viel Zeit genommen, und er ist auch zu gleichgültig für den Neben-Verdienst, den ihm die Manufactur geben könnte. In andern Gegenden ist der grosse Haufe zu liederlich und zu faul, und will, so geldlos er ist, nicht anders als für hohen Lohn arbeiten.

In Ländern, wo der Landbau im lebhaften Steigen ist, fehlt es an Händen für die Manufacturen, und man freuet sich nur, Menschen genug für die nötigsten Handwerke zu haben. Dies ist bisher noch der Fall mit Nord-America.

In mancher Gegend, wo diese Umstände mehr oder weniger zusammen kommen, hat man den Vorteil, eine benachbarte Gegend benuzen zu können, mit deren Einwohnern es anders steht So beruhen z. B. die Manufacturen zu Mülhausen und Langensalze hauptsächlich auf dem Fleiß der Einwohner des Eichsfeldes in der für jene nötigen Vorarbeit. Den Tuch-

Manufacturen in Aachen und Eupen wird durch das Landvolk von wenigstens zehn verschiedenen Gebieten vorgearbeitet.

§. 21.

Wenn eine Manufactur unter jenen mißlichen Umständen angelegt ist, so kann freilich kein Bestand derselben bei freier Handlung erwartet werden. Die Mittel sie zu erhalten sind alsdann:

Auflagen auf die fremden Manufacturen gleicher Art, oder gänzliches Verbot.

Das erste von diesen Mitteln ist als billig anzusehen. Wenn der Ausländer durch seine Manufacturen in einem Lande verdienen will, so ist es gerecht, daß er im Lande etwas dafür lasse. Die inländische Manufactur, wenn sie diese Abgabe nicht mit bezahlt, wird dadurch in den Stand gesezt, gegen die ausländische zu bestehen, wenn diese so viel, als sie wolfeiler arbeitet, abgeben muß. Allein sie muß sich doch immer bestreben, ihre Waare gut zu liefern, weil sonst der Einwohner, wenn er Freiheit dazu hat, lieber das mehrere für die bessere fremde Waare geben wird. Man hat auch an diesen Auflagen ein Mittel der Beurteilung, ob eine Manufactur sich für ein Land schicke oder nicht. Man seze z. B. der fremde raffinirte Zucker werde in einem Lande, wo

man selbst Zucker-Fabriken angelegt hat, mit 10 p. C. Auflage beschwert, und behalte dennoch den Vorzug vor dem inländischen. Nun belege man ihn mit 20 p. C. Zeigt sich auch dann noch, daß er den Vorzug behält, so ist dies ein Zeichen, daß diese Manufactur nicht für das Land paßt, weil sie mit einem Vorteil von 20 p. C. nicht neben der ausländischen bestehen kann.

Allein diese Schlüsse lassen sich nicht anders machen, als unter der Voraussezung, daß der Zoll richtig taxirt und eingehoben wird. Wenn man z. E. für eingeführten feinsten Refinad-Zucker nur 20 p. C. nach dem Wehrt der gröbsten Sorte nimmt, so ist dies von keiner Wirkung.

Portugal war bis 1703 mit seinen Manufacturen sehr weit gekommen, deren Einfuhr vom Auslande her ganz verboten war. In diesem Jahre aber wirkte der Britische Minister Methuen aus, daß die Britischen Manufacturen mit einer Abgabe von 20 p. C. wieder eingeführt werden dürften. Sogleich verbrauchte das ganze Reich nur Britische Manufacturen, und diese Auflage hinderte nichts, weil in dem für dieselbe geltenden Tarif die Taxe so niedrig gemacht war, und man die bessern Güter so unter den schlechtern versteckte, daß die Auflage vielleicht keine 3 p. C. betrug.

§. 22.

Ein allgemeines Verbot ausländischer Manufacturen hat freilich, wenn darüber gehalten werden kann, die nohtwendige Folge, daß nur inländische Manufacturen im Lande gehen dürfen. Aber die Contrabande stört dies überall gar zu sehr, wiewol es dabei auf andere Umstände noch ankömmt. Ist die inländische Manufactur gut, und empfielt sich durch einen beinahe so wolfeilen Preis, als die ausländische, so wird das Verbot seine Wirkung tuhn, und die Contrabande nicht ins Grosse gehen.

§. 23.

Gewöhnlich suchen die Unternehmer neuer Manufacturen nicht bloß ein Verbot der Einfuhr von aussen, sondern auch das Vorrecht, daß nur sie, wenigstens auf eine bestimmte Zeit, diese Manufactur im Lande anlegen, und daraus verkaufen dürfen.

Der einzige Grund, welcher zu einer solchen Foderung berechtigen mögte, ist, wenn es dabei auf eine besondere Erfindung ankömmt. Selbst in England, wo man sich doch sonst so sehr vor Monopolien hütet, wird unter diesen Umständen manches Privilegium auf gewisse Zeit erteilt. Indessen hat man auch darin zuweilen ein Versehen gemacht, und es hintennach erkannt. Lombe, der Mann, welcher

in Piemont die grosse Seiden-Windemühle so lange studirt hatte, daß er sie in England nachzuahmen sich getraute, war auf 14 Jahr privilegiirt worden, sie allein bennuzen zu dürfen. Das Parlament sah aber seinen Fehler ein, kaufte ihm das gegebene Privilegium wieder ab, und gab nun jedermann Freiheit sie anzulegen. In jedem andern Fall aber, zumal wenn der Gegenstand eine Manufactur-Waare von sehr allgemeinem Verbrauch ist, haben dergleichen Monopolien die schädlichsten Folgen. Die gewisseste Folge ist, daß der Monopolist, weil er keine Concurrenz im Lande fürchtet, seine Waare nicht so vollkommen macht, als er sonst tuhn würde. Es kömmt also niemals dahin, daß sie durch Güte und Wolfeilheit zum auswärtigen Vertrieb gelangte. Das gewöhnliche ist dabei auch, daß ein solcher Monopolist vorstellt, er könne noch nicht so viel Waare verfertigen, als das Land erfodert, und dem zufolge sich die Erlaubnis geben läßt, vors erste fremde Waaren einführen, aber auch allein verkaufen zu dürfen.

§. 24.

In dem jezigen Bestreben guter Staatswirte, den Wolstand ihrer Völker durch Manufacturen zu heben, sind der Beispiele so viel von mislungenen, als von gelungenen Unternehmungen. Friedrichs des Grossen Meisterwerk war, daß er seinen Staa-

ten, welchen dieselben bis dahin so sehr fehlten, einen so grossen Erwerb durch das von ihm wie neuerschaffene Manufacturgewerbe gegeben hat. Aber manches ist auch ihm mislungen, und er hat die schon ergangenen Verbote der Einfuhr fremder Manufacturen ungern wieder aufheben müssen, er, dessen erste Regel war, sein Volk in keinem Stükke glauben zu machen, daß er sich in seinen Maasregeln betriegen könne. So ergieng es ihm unter andern mit dem Verbot der Einfuhr des fremden Papiers. Andre hat er mit Mühe und mit einem Zwange erhalten, von dessen Unmöglichkeit er vielleicht selbst zulezt sehr überzeugt war. Man weiß, wie viel schwerer es in den Oesterreichischen Staaten gegangen ist, wenn gleich schon unter Maria Theresia die Hauptsache schnell gelang, und durch die von ihr erregte inländische Betriebsamkeit Kräfte des Staats entstanden, die den Verlust so vieler von ihrem Vater und zum Teil von ihr verlornen Länder mit wenigstens sieben Millionen Untertahnen reichlich ersezten. Am wenigsten hat es Dänemark und Schweden mit dem lange eifrig befolgten Manufactur-System gelingen wollen. Ich habe bereits so viel von den Erfodernissen der Manufacturen gesagt, als für meinen Zwek nötig ist. Hier will ich noch diese allgemeine Erinnerung hinzusezen: die meisten Anschläge zur Anlegung solcher Manufacturen, die noch nicht durch Privat-

Industrie dem Staate haben entstehen wollen, entspringen aus der Nachahmung, wenn ein Regent oder sein Staatsmann hört, daß ein anderer Staat sich bei dieser Manufactur gut befinde. Dann ist es aber nohtwendig, alle kleine Umstände, die den Gang dieser Manufactur betreffen, aufs genaueste zu wissen und zu untersuchen, ob das alles in dem Volke, welchem man die Manufactur geben will, eben so Statt habe, damit es in der jezt so allgemeinen Concurrenz bestehen könne. Ich habe es geschrieben, und kann nicht umhin, es zu wiederholen: Es giebt Manufacturen, die sich eben so wenig in jeden Staat verpflanzen lassen, als dies mit so vielen Producten der Natur möglich ist. Ich glaube dies von der Hamburgischen Zukkersiederei in dem 1sten Stücke des 3ten Bandes unserer Handlungs-Bibliothek erwiesen zu haben, wo man auch noch mehr zur Bestätigung dieses wichtigen Sazes S. 104 ff. lesen kann. Ich habe noch nichts zu dessen Widerlegung gesehen, und fürchte auch keine. Aber man wird bei mancher andern Manufactur ähnliche Schwierigkeiten finden.

§. 25.

Indessen bleibt es wahr: es giebt Manufacturen, die ein jedes Volk muß haben können, wenn es sie haben will. Aber bei eben diesen gilt die Frage:

ob es sie sogleich schon haben könne, wenn der Staatsmann sich einfallen läßt, sie demselben zu geben, und ob er nicht blos sich begnügen müsse, die Anlage vorläufig zu machen, daß die künftige Generation sie haben könne? Hiebei kömmt es insonderheit auf die in dem Volke herrschende Wendung des Geistes an. Mit mancher Nation läßt sich alles anfangen, mit mancher andern nichts, so lange sie so bleibt, wie sie ist. Sachsen hat in Ansehung seiner Manufacturen alles seinen natürlichen Vorteilen und insbesondere dem natürlichen Hange des Volks zum Fleiß, seinen ehemaligen Regenten aber, August den Churfürsten ausgenommen, nichts zu danken. Den Beweis davon getraue ich mich in den Zusäzen zu führen. Aber in allen Staaten, wo die Leibeigenschaft noch besteht, werden die Versuche des verständigsten Regenten auf diesen Zwek, auch nach aufgehobener Leibeigenschaft, so lange noch vergebens sein, bis durch eine gebesserte Erziehung der aufkeimenden Generation der Geist der Betriebsamkeit mitgeteilt ist. Ganz Europa hat Ursache, den Briten die grossen Vorteile zu beneiden, welche es jezt von seinen vervollkommten Manufacturen zieht. Aber lange, lange noch wird in manchen derselben der Wetteifer auch aus der Ursache unwirksam bleiben, weil die Kenntnis der praktischen Mechanik und Chemie, und darauf sich gründende Erfindsamkeit einzelner

Menschen in ihrem besondern Betriebe sich noch nicht so bei andern Völkern verbreiten will, als sie es bei diesem Volke ist, wenn gleich ihre Schriftsteller jezt in diesen Wissenschaften selbst hinter den Deutschen beträchtlich weit zurük stehen.

§. 26.

Ein beiläufig schon erwähnter Misgrif der Staatsmänner in Ansehung der Manufacturen ist der, wenn sie die Manufacturen für das hohe Wolleben einer vorzüglichen Aufmerksamkeit würdigen, und glauben durch deren Einführung Segen über ein Land zu verbreiten, dagegen aber derjenigen vergessen, welche für die nohtwendigen Bedürfnisse des grossen Haufens arbeiten. Der vornehme Mann erfährt nur die höhern Preise, welche ihm jene Bedürfnisse kosten, und fühlt nicht die Kosten von diesen. Wenn er Hunderte für ein reich gesticktes Kleid zahlt, so vergißt er darüber der einzelnen Tahler, die ihm das Leinen zu seinem Nachthemde, sein wollenes Brusttuch und seine Unterstrümpfe kosten. Er vergißt darüber, daß es Tausende gebe, die nichts mehr als dieses zur Bedekkung ihres Leibes bezahlen können, und daß diese viele Tausende die für sie arbeitenden gewisser nähren, als das Hundert von prunkenden Hofleuten, die an einem Gallatage in dem Pallast des Fürsten sich versammeln. Dies ist der

Misgrif so vieler Deutschen Fürsten gewesen, als in der lezten Hälfte dieses Jahrhunderts ihnen der erste Gedanke entstand, daß ihren Staaten Manufacturen nüze sein könnten. Friedrich glaubt noch in der Geschichte seiner Zeit Cap. 2 des 5. Teils durch die Porzellan-Fabrik ein grosses geleistet zu haben. Aber weit glüklicher werde ich denjenigen Deutschen Staat schäzen, dem es gelingen wird, das Englische weisse irdene Tischgeschirr, dessen Einfuhr er verbot, so in dem Preise und in der Güte nachzuahmen, daß es in der Concurrenz mit dem Britischen bestehen kann.

§. 27.

Auch in der Wahl des Orts versieht man es oft, in welchem man eine Manufactur von Belang entstehen zu machen sucht. Alte Städte schikken sich durchaus nicht für die Manufacturen unserer Zeit, wenn nicht die Anlage der Häuser, welche zufällig einer ältern Manufactur gedient haben, so beschaffen ist, daß sie für die neue Manufactur umgebauet werden können. Die in Hamburg ehemals so hoch getriebene Brauerei erfoderte vielen Raum in mehreren nicht hohen luftigen Stockwerken. Weil dies auch die erste Erfodernis für eine Zukkersiederei ist, so dienen wenigstens hundert der grösten alten Brauhäuser jezt für diese. Aber keines derselben würde für eine Manufactur dienen, welche mit grossen Maschinen

arbeitet, die allenfalls von Pferden getrieben werden müssen, oder die vieles allenfalls in kleine Gemächer verteiltes Licht bedarf. Zu einer kleinen Zukkersiederei, so lange derer Betrieb nicht an Hunderttausende von Pfunden in einem Jahre steigt, läßt sich fast ein jedes Gebäude einrichten, zumal, wenn deren Unternehmer noch kein Wolleben in reinlicher und geschmükter Wohnung für sich und seine Familie kennt. Doch sehen die grössern Zukkersieder jezt mehr und mehr dahin, und bauen vorzüglich solche Häuser aus, die einen breiten Speicher haben, in welchem viel Raum auf grossen luftigen Böden sich gewinnen läßt, und weniger Zeit und Arbeit im Auf- und Niederschleppen des Fabrikats und der Materialien verlören geht. Weit grössere Schwierigkeit aber hat es bei Anlegung einer Cattunmanufactur, und Hamburg würde dazu nicht Häuser genug nach deren gewöhnlicher Bauart darbieten können, wenn deren so viel wären oder entstehen könnten, als der Zukkersiedereien. Ich habe eine solche gekannt, wo man dem Pferde, das den Calander treiben mußte, nur einen Zirkel von dreizehn Fuß im Durchmesser zum Ziehen gegeben hatte, welches gewiß jährlich wenigstens Ein Pferd kostet, aus Gründen, die man §. 60 meiner Mechanik nachlesen kann. Ich habe mich über diese klein scheinenden Umstände ausgedehnt, um die Bemerkung vorzubereiten, daß, wenn in

unsern Zeiten Manufacturen ins Grosse gehen sollen, entweder die Privatindustrie oder der sie ermunternde Regent Oerter dazu wählen muß, wo Raum genug zum Bauen ist. Oder es scheint vielmehr, daß dieser Umstand vorzüglich das grosse und geschwinde Aufblühen der Manufacturen in solchen Städten veranlaßt habe, die mit denselben wie neu entstanden sind. Sehr auffallend muß es jedem Reisenden sein, wie es mir war, dies in Manchester zu bemerken. Hier sieht man jenseits des kleinen Flusses, an welchem diese jezt so grosse Stadt liegt, eine alte schmuzige kleine Stadt Stamford. Aber in dieser konnte der Betrieb nicht entstehen, der jezt Manchester zu einer der größten Städte Englands in so kurzer Zeit gemacht hat, und die Einwohner jener alten Stadt leben von den Vor- und Nebenarbeiten in den Manufacturen der Tochterstadt, wie ich sie glaube nennen zu dürfen. Dies scheint mir ein Hauptgrund zu sein, weswegen in den alten Deutschen Land- und Reichs-Städten es mit allen Anschlägen, ihnen durch Manufacturen aufzuhelfen, nicht recht fort will. Denn, wenn man solche Anschläge faßt, so kann man nicht in den Plan nehmen, die alte Stadt umzubauen. Denn eines Teils fehlen zu Anfang die Kräfte dazu, und andern Teils haben solche Entwürfe zur ersten Absicht, der alten Stadt aufzuhelfen und ihren alten Gebäuden, so wie sie sind, einen grössern Wehrt zu

geben. Vielleicht liegt es eben hieran, weswegen auch noch in neuern Zeiten alte grosse Städte, z. E. Nürnberg und Augsburg, deren bis dahin fortgedauerten Manufacturen größtenteils verloren haben.

Deutschland hat der Hofstädte so sehr viele, und fast keine derselben ist eine Manufacturstadt. Hier scheint mir eine andere Ursache zu wirken, weil nemlich die Tähtigkeit des Bürgers durch seine mehr oder mindre Teilnehmung an dem Hofleben eingeschläfert wird, auch der Landmann um solche Städte her mit dem Wolleben zu sehr bekannt wird, und einen zu sichern Verdienst durch den Absaz seiner Producte in der Hofstadt findet, bei welchem er nicht Lust behält an der Arbeit der ersten Hand Teil zu nehmen. Aehnliche Ursachen unterdrükken die Manufacturen in solchen Städten, welche stark besezte Universitäten haben. Wenn aber einmal eine Stadt so groß geworden ist, daß der Hof dem geringen in derselben wohnenden Mann minder bemerkbar wird, wie in London, Paris und Berlin, oder wenn derselbe zahlreiche Vorstädte hat, wie Wien und auch Paris, so können Manufacturen in derselben blühen und der sichere Absaz bei so vielen grossen Geldverzehreren hebt diejenigen, welche für das hohe Wolleben arbeiten. Aber auch dann entsteht ihnen eine andere Gefahr aus

der Betöhrung der sie betreibenden Bürger, wenn sie an diesem hohen Wolleben zu viel Anteil nehmen, mit der Titelsucht befallen werden, und der Regent schwach genug ist, ihnen Titel zu erteilen, die sich nicht für ihren Stand und Lebensweise schicken, oder sie wol gar zu Adeln.

Fünftes Capitel.

Von der Handlungs-Politik in Ansehung des Zwischen-Handels.

§. 1.

Es wird sehr nötig sein, die in dieses Capitel gehörenden Regeln in zwei Abschnitte einzuteilen.

A) In diejenigen, welche der Staat anzuwenden hat, der den Zwischenhandel selbst treibt, oder bei sich entstehen machen will.

B) In diejenigen, welche ein jeder Staat in Ansehung des in und durch ihn gehenden Zwischen-Handels befolgen muß.

Erster Abschnitt.

§. 2.

A) Die Handlung war in der alten, wie in der mittlern Zeit überhaupt keine andre als die von mir B. 3. C. 1 beschriebene Eigene oder Propre-Handlung. Diejenigen Staaten, welche durch Vorteile der Lage oder durch Zeitumstände begünstigt, den Zwischenhandel an sich gebracht hatten, sezten ihre ganze Wolfahrt darin, denselben allein im Wege des eigenen Handels zu treiben. So manche Verordnung in den gemeinen Beschlüssen des Hanseatischen Bundes, und die ganze Handlungs-Politik einzelner Städte sowol, als der Hansa überhaupt, war auf diesen Zwek gerichtet. Durch veränderte Umstände der Zeit, wovon im 4ten Stück meiner kleinen Schriften von der Handlung umständlich und kürzer hier B. 3. C. 2. geredet worden, ist der Commissionshandel entstanden. Wie aber dennoch einzelne Handelsstädte Deutscher Nation oder Deutschen Ursprunges noch an den alten Grundsäzen haften, und den Propre-Handel als den ihnen allein zuträglichen zu behaupten suchen, davon giebt mein Gutachten über die Anmassungen der Stadt Rostock in Ansehung der Handlung in dem 1sten Stück des 3ten Bandes unserer Handlungs-Bibliothek zulängliche Beweise.

§. 3.

Der Bestand des Zwischenhandels beruht hauptsächlich darauf, daß eine hinlängliche Menge und Mannigfaltigkeit von Waaren an Einem Orte zusammen komme, so daß die Nachfrage der Käufer anderer Gegenden nicht leicht vergeblich wird. Eben dadurch wird eine Handelsstadt zu einem wahren Marktplaz; (m. s. zurück auf B. 3. C. 1. §. 5. ff.) und eben solche Marktpläze sind es, die der Zwischenhandel im Grossen zu seinem Hauptsiz wählt. Wie insonderheit die geographische Lage einem Orte diesen Vorteil zuwendet, vorzüglich die Lage an demjenigen Orte eines Flusses, wo die Seefahrt aufhört und die Flußfahrt anfängt, habe ich B. 3. Cap. 1. §. 9 gezeigt. In alten Zeiten war es genug, nur einen mittelmässigen Seehafen zn haben, um einen Zwischenhandel von einiger Ausdehnung zu treiben. In den Zeiten der Hansa war so manche Stadt Niederlage, Stapelstadt und Marktplaz zugleich, und konnte sich lange dabei erhalten. Auch noch jezt macht manche kleine See- ja manche Landstadt sich einen gewissen Zwischenhandel eigen, wenn deren Bürger ein hinlängliches Maas von Tähtigkeit und Handlungs-Kenntnissen haben, und es ist keine Voraussezung, welche den tähtigen und einsichtsvollen Kaufmann, er lebe wo er wolle, hindern könnte,

den Zwischenhandel in demjenigen Wege zu treiben, welchem ich B. 3. Cap. 1. §. 11 beschrieben habe.

§. 4.

Wenn ein Ort zu einem grossen Marktplaz für die Handlung geworden ist, (B. 3. Cap. 1. §. 9. ff.) oder auch noch dahin strebt, ein solcher zu werden, so muß es ihm gleichgültig sein, ob die Waaren auf seinen Markt durch Eigne-Handlung oder durch Commissions-Handlung gelangen. Zwar ist es dem einzelnen Handelsmanne in solchen Städten nicht allerdings gleichgültig, wenn sich, bei dem jezt so allgemein gewordenen Bestreben die Handlung directe zu treiben, wohin es nur immer möglich ist, sein eigner oder sin Commissions-Handel mehr und mehr in einen lossen Transit-Handel verwandelt. Aber auch das kann er verschmerzen, und die Erfahrung beweiset es, daß in Handlungsplätzen, welche dem Zwischenhandel Einen Weg wie den andern erlauben, der Eigne-Handel neben dem Transit-Handel nicht nur sich erhalte, sondern mehr und mehr vergrössere, und dann das eine Folge davon werde, daß man den Marktplaz wiederum mehr zu suchen anfängt, welchen man verlassen oder bloß zum Durchgang für seinen eignen Handel benuzen zu können glaubte. Mehr davon §. 6.

§. 5.

Kein Ort kann in dem Besiz des Zwischenhandels bestehen, wenigstens nicht den Markt derjenigen Güter an sich halten, in Ansehung deren er mit andern Pläzen in Concurrenz steht, wenn er die Ein- und Ausfuhr derselben mit hohen Zöllen beschwert. Er muß wenigstens mit Auflegung und Bestimmung derselben nicht weiter gehen, als er bemerkt, daß die Concurrenz mit andern handelnden Staaten es ihm erlaubt. In neuern Zeiten wendet man es als eines der wirksamsten Mittel an, einen Ort, auf welchen man Zwischenhandlung ziehen will, von allen Zöllen zu befreien, oder ihn zu einem Frei-Hafen (Porto Franco) zu machen. Italien hat einen solchen an Livorno, in unsrer Nachbarschaft ists Altona. Hamburg, das seine zwar schwachen Zölle nicht ganz entbehren kann, hat dieselben in neuern Zeiten äusserst vermindert, und von allen durchgehenden Gütern ganz abgenommen.

In den Vereinigten Niederlanden hat man wegen der so hoch gestiegenen Staats-Schulden die Handlung mit zu starken Abgaben belasten müssen, und da hiedurch so wohl, als durch andre Umstände die Handlung dieser Staaten viel verloren hat, so ist zwar schon vor vielen Jahren der Vorschlag getahn, Einen Hafen der Republik zum Freihafen zu

machen. Es wird aber nie dazu kommen, weil derjenige Plaz, dem dies Glük wiederfährt, den Zwischenhandel fast ganz an sich ziehen, und sich zum Nachteil der in alle solchen Ueberlegungen zu mächtig einwirkenden Stadt Amsterdam heben würde.

§. 6.

Indessen wird in solchen Handelspläzen die Eigne-Handlung neben der Commissions-Handlung immer bestehen müssen, wenn sie den Markt bei sich erhalten wollen. Mit den Commissionen allein würde es zu ungewiß gehen, manche Waare würde fehlen, wenn sie lebhaft gesucht wird, und würde alsdann an einem andern Ort gesucht werden müssen. Es ist aber niemals Schade für einen Plaz, wenn durch Commissionen von Einer Waare zu viel auf deren Markt kommt, obgleich alsdann einzelne Speculanten dabei verlieren. So manche Art der Handlung ist auch, in welcher die Waaren niemals in Verkaufs-Commissionen zu einem solchen Plaz kommen, und die folglich ganz in demselben fehlen muß, wenn sie nicht durch Speculanten als eigene Handlung betrieben wird. So ist es hier in Hamburg mit den Corinten und mit den Italiänischen Oelen bewandt. Wenn dann auch der inländische Kaufmann durch eben diese Pläze ihrer Lage wegen den Weg für seinen directen Handel sucht, so ist zwar wahr, daß dabei dem Ein-

wohner solcher Pläze nicht der Verdienst entgeht, den ihm die Eigne-Handlung bei gut einschlagenden Conjuncturen und die Commissions-Handlung geben. Die blosse Spedition ist auch nicht eigentlich als ein Zweig der Zwischenhandlung anzusehen. Indessen würde der Staat sehr übel tuhn, welcher in dieser Rüksicht der durchgehenden oder Transito-Handlung Schwierigkeit in den Weg legen wollte. Eins hilft zum andern, und mancher Ort hat einen Absaz der auf seinen Markt zusammen kommenden Waaren, welcher sich auf die Transito-Handlung gründet. Der Verdienst für den geringen Mann ist doch immer eben so groß von der durchgehenden Waare, als von der, welche der Kaufmann des Orts selbst verschreibt.

§. 7.

Die Handlungs-Politik voriger Zeit sah insonderheit Jahrmärkte und Messen als ein Mittel an, den Zwischenhandel zu erwecken und zu unterhalten.

Auch in neuern Zeiten wandten insonderheit die Deutschen Fürsten dasselbe zuweilen an, um einzelnen Städten diesen Handel zuzuwenden. Sie waren in ältern Zeiten sehr zuträglich, als der Kaufmann überhaupt gewohnt war mit seinen Waaren, sowol zum Einkauf als Verkauf zu reisen. Durch sie wurden die Einkäufer und Verkäufer auf Einen Plaz

zusammen gebracht. Auch noch schaffen sie diesen Nuzen in dem grossen Handel den Kaufleuten solcher Gegenden, welche den Handel noch nicht genug ausstudirt haben, oder wo die Strassen nicht sicher genug sind, daß sie ihr Gewerbe in dem gewöhnlichen Wege der Spedition und Commission gehörig betreiben könnten. Aber in solchen Handlungs-Pläzen, wo die Zwischen-Handlung ihren festen Siz haben soll, kann die Handlung sich nicht an gewisse Zeiten binden.

Der Ausländer muß die Waare, die er dort sucht, zu allen Zeiten finden, er mag sie committiren oder selbst kommen sie zu holen. Z. B. im J. 1789 waren in Hamburg 13 Marokkaner, um Leinen aus der ersten Hand zu kaufen. Sie fanden dessen mehr, als sie brauchten, ohngeachtet Hamburg keine Leinen-Messe hat. Aber eben diese Leute würden, wenn eine solche Messe hier wäre, ihre Reise schwerlich darnach einrichten können, um zur Zeit der Messe hier zu sein. Wenn daher auch ein solcher Plaz einen Jahrmarkt und Messe hat, so kömmt dieselbe bei dessen übrigen Handlung in keine Achtung, und vermehrt dessen Wolstand nicht sonderlich.

§. 8.

Ich habe B. 2. C. 1. §. 11 von einer Art des Zwischenhandels, der nicht über den Wohnsiz des

Kaufmanns, der ihn treibt, geht, bereits genug gesagt, um ihn nicht hier aufs neue beschreiben zu dürfen, aber auch erwähnt, daß, so lobenswürdig auch die Tähtigkeit solcher Kaufleute ist, die ihn zu treiben verstehen, der Vorteil davon für den Staat, dessen Bürger sie sind, sehr eingeschränkt sei. Welcher Regent wird jedoch es sich nicht angenehm sein lassen, solche Kaufleute in seinen Staaten zu haben, die, wenn ihre so feinen Speculationen einschlagen, zum Reichtuhm gelangen, und wenigstens in ihrer Stadt Geld durch ihren Aufwand verbreiten. Auch das Beispiel, das sie ihren Mitbürgern geben, muß dem Regenten angenehm und wichtig sein, um Nacheiferung in andern Städten und Gegenden des Reichs zu erwekken, von welchen aus und zu welchen die Speculationen betrieben werden, und dem geringern Mitbürger mehr Verdienst geben können. Auch mag das Comtoir eines solchen Kaufmanns eine vorzügliche Schule für den sich bildenden Jüngling sein, wenn nur derselbe nachher seine Entwürfe nicht alle und ganz in eben demselben Wege, sondern den Lokalumständen seines Wohnsizes gemäß, zu machen fähig wird. Aber auf diese Art des Handels kann die Handelspolitik des Regenten im geringsten nicht einwirken. Er kann keinem guten Kopfe, der mitten in seinem Lande wohnt, Waaren im Westen von Europa zu verschreiben und in der Mitte oder im

Osten Europens zu verkaufen, gebieten. Er kann ihn nicht in Zöllen begünstigen, da die von demselben herspeculirten Waaren nicht in oder durch sein Land gehen. Er kann ihn nicht unterstüzen, es sei denn durch grossen Geldvorschuß, und muß gewissermassen eines solchen Kaufmanns Compagnon werden, welches für jeden Fürsten bedenklich ist, und zu leicht die Folge haben mögte, daß ein solcher Mann in gar zu grosse Speculationen verleitet wird, und die freie Industrie und überlegungsvolle Sparsamkeit verliert, welche grade bei diesem Handel so nötig ist. So entstand derselbe in Iserlohn in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts ohne alles Zutuhn der Preussischen Monarchen, und da dessen erste würdigen Unternehmer nicht alle durch ihnen ähnliche Nachfolger ersezt sind, so wird auch keine oberherrliche Ermunterung ihn wieder zu seinem ehemaligen Glanze bringen können.

§. 9.

Grosse Geldgeschäfte knüpfen sich natürlich an einen grossen Zwischenhandel an. Aber dieser Handel selbst hält sich auch vorzüglich an solche Städte, wo diese Geldgeschäfte mit Leichtigkeit und Sicherheit vorgehen. Der inländische Kaufmann muß sich an die Banker der grossen Marktpläze halten, welche in manchen Städten, wie z. B. in London und Pa-

ris, auch mancher inländischen Deutschen Stadt nur dies einzige Geschäfte kennen. Daraus allein wächst einem Handelsplaz noch kein vorzüglicher Seegen zu. Ich könnte mehr als Eine Stadt nennen, welche bei grossen durch ihre Banker betriebenen Geldgeschäften doch sehr nahrungslos ist, und manche andere, in welcher es zwar besser steht, die aber ihren eigentlichen Bankern wenig von ihrem Wolstande zu danken hat. Sie sieht sie reich werden, Geld auf Geld anhäufen, mit einigem Aufwande leben, aber selbst ihr erworbener Reichtuhm irrt in ihren fortgesezten Geld-Speculationen und Negotiationen in fremden Landen umher, und nährt in der Stadt wenige Leute, als Buchhalter, Cassirer, Comtoir-Bediente und tagweis belohnte Geldschlepper. Weit besser ist es unstreitig, wenn in einer solchen Handelsstadt jeder Kaufmann im Stande ist, der Banker seines Correspondenten zu sein. Dann knüpft sich an diese Geld-Umsäze ein fürs Ganze möglicher Waarenhandel, es sei in Commissionen, oder auch nur in Speditionen.

Die Sicherheit solcher Geldgeschäfte beruht freilich auf den Geldeskräften derjenigen, die sie treiben, aber auch auf der Vorsichtigkeit, mit welcher sie selbst dabei zu Werke gehen. Die Leichtigkeit aber wird hauptsächlich durch die Bank eines solchen Plazes bewirkt. Amsterdam hat lange in den Geldgeschäften

zum Behuf des ganzen Europa, aber auch zu seinem eigenen Gewinn, das Uebergewicht über alle jezige handelnde Staaten gehabt, weil die Solidität der Bank dieser Stadt unbezweifelt war. Unbezweifelt, sage ich, weil man von ihrer eigentlichen Verfassung so wenig wußte, oder sie nicht untersuchte, und kein Vorfall einen Beweis gab, daß Verlegenheit für sie entstehen konnten. Einen solchen Beweis zu geben hat die Direction im J. 1790 sich genötigt gesehen, da sie den originellen Preis des Silbers um 10 p. C. erhöhete. Die Folgen davon werden ihr um so viel mehr bemerkbar werden, da gerade eben um diese Zeit ihre vielleicht zu klein geachtete Neben-Buhlerin, die Hamburgische Bank, ihre so vorzügliche Einrichtung ganz vollendet, und sich nun auf den Fuß gesezt hatte, daß, wenn nicht ganz unabsehbare Revolutionen eintreten, der Urenkel des jeztlebenden Kaufmanns im ganzen Europa in seinen Umsäzen mit Hamburg auf eben den Silberwehrt in der Hamburgischen Bank wird hinausrechnen können, auf welchen jezt sein Ahnherr rechnet. Man sehe mein Wort zu seiner Zeit über die Hamburgische Bank von S. 450—494. im 3. B. unsrer Handl. Bbthek.

Eine Zettelbank tuht nicht eben diese Dienste, auch wenn sie in dem besten Bestande ist, und ihre Papiere dem baaren Gelde gleich gelten. Doch ist

es immer besser, wenn ein Ort, oder ein Land, das einen lebhaften Zwischenhandel treibt, eine solche Bank, als wenn es gar keine hat, und dessen Banker den ausländischen Handelsmann in den Geldumsäzen nach Willkühr schnellen können.

Zweiter Abschnitt.

§. 10.

B) Die Handlung älterer Zeiten beruhete fast ganz auf der Betriebsamkeit derjenigen grösstenteils kleinen Staaten, welche durch den Zwischenhandel blüheten. Auch in mittleren Zeiten war es eben so bewandt. Die handelnden Staaten Italiens und Deutschlands, leztere in ihren beiden Bündnissen, dem Rheinischen und dem Hanseatischen, nebst einigen Niederländischen Städten, belebten allein den Handel in denjenigen Europäischen Staaten, in welchen er sonst ganz geruhet haben würde. Zwar hat sich dies, insonderheit in diesem Jahrhundert, sehr geändert.

In jenen Zeiten störten freilich Kriege zuweilen den Gang dieser Handlung, aber nie legte der Handlungsneid derselben Hindernisse in den Weg, weil noch kein Regent daran dachte, wie viel Glük seinen Staaten durch eigene Handlung erwachsen könnte,

und keiner, wenn er ja dies dachte, es verstand dieselbe an sich zu ziehen. Der Kaufmann war also allenthalben willkommen, er mogte als Käufer oder als Verkäufer erscheinen, oder nur den Weg mit seinen Waaren durch Ein Land zu dem andern suchen. So ist es geblieben, bis die Regenten Europens in Ansehung der Handlung anders zu denken anfingen, aber auch nun zu geschwind glaubten, eine jede Handlung ihren Staaten eigen machen zu können, welche sie andere Völkern betreiben sahen. Natürlich sind sie auf diejenige Handlung insonderheit aufmerksam geworden, welche sie den Weg durch ihr Land nehmen sahen. Der Gedanke eines Fürsten hat viel scheinbares: Wer durch mein Land handelt, der handelt bis in mein Land, und dann weiter über dasselbe hinaus. Der Weg, welchen seine Waaren bis zu mir und über meine Grenzen hinaus nehmen, wird nicht kürzer, nicht länger, wenn mein Untertahn eben diese Waaren in dem ersten Teile des Weges zu sich holt, sie zu seinem Eigentuhm macht, und sie seinen Mitbürgern verkauft oder sie weiter fortschikt. Die Kosten werden nicht grösser, wenn eben die Ueberlegung dabei angewandt wird; und werden sie es ja, so habe ich es ja in meiner Macht, dem Fremdling diese Kosten durch meine Zölle zu vermehren, und meinem Untertahn den Vorteil über ihn zu

geben. Kein Regent neuerer Zeiten, und viel weniger irgend einer der alten, hat an diesem Gedanken so fest gehaftet, als der grosse Friedrich, groß in allen Kenntnissen, deren ein Regent bedarf, groß in allen Maasregeln, die er zur Beförderung der inländischen Circulation anwandte, aber nichts weniger als groß in seinen Einsichten und Kenntnissen von dem natürlichen Gange der Handlung zwischen verschiedenen Staaten. Er haßte den Zwischenhandel, der durch seine Staaten gieng, und erschwerte ihn auf allen Wegen, von welchen er Meister war. Zum Unglük für seine Zeitgenossen war er, oder machte sich zum Meister von fünf der größten Flüsse, den vorzüglichsten Handlungswegen in der Mitte Europens. Wem ich hiemit zu viel zu sagen scheine, dem werde ich nur den Zolltarif hinhalten dürfen, welchen er noch im Jahre 1775 seinen Schlesischen Handelsmännern gab. Jeder Artikel in demselben zeugt von diesem Gedanken: Mein Schlesischer Kaufmann soll alles selbst einhandeln und wieder verhandeln. Selbst Austern soll er vom Meere her im eigenen Handel zu sich ziehen und sie den Polen zusenden. Und so ward diese fauligte Waare, wenn sie durch Breslau durchgieng, mit 6 Ggr. aufs Hundert, wenn sie aber von dem Breslauer verschrieben war, mit 1 Ggr. belastet.

Trieb es gleich keiner so weit, als er, und hat gleich Friedrich Wilhelm bald gezeigt, daß er anders dächte, so ist doch Friedrichs des Einzigen Beispiel im allgemeinen zu wirksam gewesen, als daß man sich wundern dürfte, manche Nachahmung desselben auch in diesem Stük entstanden zu sehen.

Mein Buch wird zwar dies nicht hindern, aber es würde doch eine Lükke in demselben sein, wenn ich nicht das Allgemeinste wider Vorurteile dieser Art in demselben in Kurzem sagte, wobei ich jedoch, um mich nicht zu sehr zu wiederholen, auf meine hieher gehörigen Abhandlungen, die zweite und vierte meiner kleinen Schriften über die Handlung und die 2te im 1sten Stük des 2ten Bandes unserer Handlungsbibliothek werde verweisen dürfen.

§. 11.

Die hieher gehörenden Gründe davon sind 1) Geographisch. So sehr die Schiffahrt verbessert worden ist, so sind doch manche Seereisen zu langwierig und zu ungewiß, und manche Producte zu verderblich, als daß der Handel mit denselben in Einer See-Reise vorteilhaft betrieben werden könnte. Z. E. der Weg für Ein Schiff, das mit Producten aus dem Mittelländischen Meere hoch in den Norden segelt, ist zwar keine der weitesten Seereisen. Aber er verän-

dert seine Richtung so oft, daß man zufrieden ist, wenn ein Schiff ihn in 3 Monaten zurück legt. Es kann aber auch 5 bis 6 Monate dauern, ohne daß ein Schiff sonst Unglück hat. Diese Zeit ist zu lang für die verderblichen Waaren jener Gegenden, und das Schiff läuft Gefahr, erst die nördlichen Meere und Flüsse zu erreichen, wenn sie zugefroren sind. Als im Anfang dieses Jahrhunderts der Französische Hof es durchaus in den Gang sezen wollte, daß die Französischen Weine und andere Landes-Producte den nordlichen Staaten directe zugeführt wurden, stellte das damals bestehende Commerz-Collegium vor: die mehresten Französischen Weine litten diese weite Reise nicht; man müsse diese Weine den Holländern gerne gönnen, daß sie Lager davon hielten, um sie, wenn sie sich geworfen, zu verbessern, und sie dann trinkbar den nordlichen Staaten wieder zu verkaufen. Einige Waaren können nicht anders als in solch einer Jahreszeit verschrieben werden, da ihre Ankunft in den nördlichen Häfen vor Winter schon mißlich wird. Dergleichen sind Rosinen und Corinten. Wie wäre es da möglich und wie unsicher würde die Handlung für einen Ostseeischen Plaz sein, der im October ein Schiff in Malaga oder gar in Zante befrachten liesse, das, wenn es recht glüklich geht, um Neu-Jahr ankommen würde. Es ist umgekehrt mit manchen Producten des Nordens. Wenn z. E. Spanien

Korn nötig hat, so wird ihm dies von Hamburg oder Holland allenfalls im Febr. schon zugesandt werden können. Aber aus einem Ostseeischen Hafen nicht so früh im Jahr. Von diesem her möchte es erst nach dort vollendeter Erndte, oder in der Sommerhize verdorben dort ankommen können. Das Korn überhaupt kann nur selten der Gegenstand eines Commissions- vielweniger eines Speditionshandels werden, sondern immer wird es dabei bleiben müssen, daß eigner Handel und Speculationen den Handel damit beleben. Nur Unwissende können sich dagegen empören, und dem Speculanten im Zwischenhandel den Vorteil misgönnen, der ihm aus einem so bedenklichen Gewerbe zuweilen entsteht.

§. 12.

2) Politisch oder in dem jezigen Zustande der handlenden Staaten gegründet.

Es würde zu weitläuftig werden, hier viele Exempel anzuführen, die man in der Handlungs- und Staats-Geschichte eines jeden Landes besser kennen lernt. Es ist bekannt und schon erwähnt, daß alle Staaten, welche Colonien besizen, keiner fremden Nation den directen Handel auf ihre Colonien erlauben. Das Mittel-Meer bleibt für die Seefahrt aller Staaten wie geschlossen, welche den Frieden

mit den Seeräuberischen Staaten nicht erkauft oder erzwungen haben. Die Ostindische Handlung ist für jeden Staat mißlich, der nicht seine Flagge den See-Mächten respectabel machen kann, oder in jenen Gegenden Factoreien oder eignes Gebiet sich zu erwerben im Stande ist. Lange glaubte Spanien und führte die Sprache so, als wenn es alle Europäische Nationen von der Handlung beider Indien abhalten dürfte. Noch in diesem Jahrhundert sah Kaiser Carl VI. seinen Plan, von den Niederlanden aus nach Ostindien directe zu handeln, durch die See-Mächte niedergeschlagen, welche den Vorwand dazu in einem Artikel des Westphälischen Friedens fanden. Durch eben diesen Frieden hat Holland bis auf unsere Zeit die Schelde für Antwerpen gesperrt erhalten, wovon sich loß zu machen Kaiser Joseph II. vergebens versucht hat.

§. 13.

3) In manchen Fällen kommen geographische und politische Ursachen zusammen. Z. E. Frankreich wird nie die Handlung im Norden anhaltend directe treiben können, weil es wegen Beschaffenheit seiner Küsten am Canal und ganz verschiedener Beschaffenheit der Britischen Küsten, auch in dem glüklichsten Seekriege, nicht Meister von der Fahrt durch den Canal bleiben kann.

Von geographischen Ursachen, die auf die Ostseeische Handlung Einfluß haben, ist schon geredet; aber auch politische Umstände wirken hier sehr mit ein. Dänemark ist nach seiner Lage gewissermassen Meister vom Sunde. Der Hanseatische Bund fing an die Ostseeische Handlung durch seine Händel mit Dänemark, insonderheit in dem Grafen-Kriege 1533, zu verlieren, und die Holländer sezten sich von der Zeit an in den Besiz derselben durch die enge Verbindung, in welche sie mit Dänemark eintraten.

Daß sehr oft politische und geographische Umstände die inländische Handlung durch Sperrung der Flüsse in ihrem natürlichen Gange stören können, zeigt sich in der Deutschen Handlung und den Bemühungen Preussens, die Danziger Handlung zu stören.

§. 14.

Indessen hat ein jeder Staat eine Menge Handlungszweige, bei welchen es der Frage sehr wehrt ist, ob die directe oder die Zwischenhandlung vorteilhafter in denselben sei. Die Federfechterei darüber ist niemals so lebhaft gewesen, als sie in unsern Zeiten war, und niemals wurde die Fürsten mehr gegen den Zwischenhandel eingenommen, der von andern Staaten in und durch die ihrigen geht.

Auch für den Kaufmann hat dieser Grund vielen Anschein: der fremde Kaufmann, welcher die Waaren eines Landes kauft, um sie an einen dritten zu verkaufen, sucht einen Gewinn damit, den die erste Hand selbst machen würde, wenn sie da verkaufte, wo er verkauft. Er macht auch einen Gewinn beim Verkauf an die zweite Hand, den der lezte Käufer selbst scheint machen zu können, wenn er aus der ersten Hand kauft.

§. 15.

Allein, nicht jede Art der Handlung kann diese Vorteile nach ihrer Beschaffenheit geniessen. Je weiter eine Handlung in die Ferne geht, desto grösser wird die Gefahr des Verlustes durch mislichen oder zu lange dauernden Credit. Der Manufactur-Handel insonderheit kann diese Gefahr nicht ertragen. Sein Wolstand beruhet darauf, daß das Gewerbe im Lande, soviel möglich, in gleichem Bestande fortgehe, und es dem grossen Manufacturisten nie an Gelde fehle, um seinen Betrieb in gleicher Lebhaftigkeit fortsezen zu können. S. davon mehr in der 2ten Abhandl. meiner kleinen Schriften über die Handlung.

Man erinnere sich hiebei an das, was B. 2 C. 4 §. 6 von der Wirkung der Nachfrage und deren Graden gesagt

ist. Nur eine starke anhaltende Nachfrage ist dem Manufactur-Handel eines Landes zuträglich. Von der hohen Nachfrage fließt demselben an sich allemal etwas zu. Aber der Haupt-Gewinn muß dem Speculanten gegönnt werden, er wohne wo er wolle, er sei Mituntertahn, oder nicht.

§. 16.

Indessen mag ein jeder Kaufmann im Manufacturhandel sich nach seinen Kräften richten. Wenn er Geld genug hat, um nicht nur sein Gewerbe anhaltend fortzusezen, sondern auch bei entstehender Speculation stärkere Ankäufe zu machen und den beim directen Verkauf entstehenden langen Credit auszuhalten, so mag er immerhin auch den Vorteil der hohen Nachfrage geniessen. So geht es auch in jedem Lande, wo der Manufactur-Handel einzelne Leute sehr reich gemacht hat, und wird auch immer so bleiben. Die Schlesischen Kaufleute trieben schon unter Oesterreichischer Herrschaft, die sie nicht dazu aufmunterte, zum Teil den directen Handel, wie man aus Marpergers Schlesischem Kaufmann sehen kann. Aber der Fürst tuht nicht wohl, der den Manufacturisten seines Landes überhaupt zu lebhaft zumuhtet, in diesem Wege zu verfahren.

§. 17.

Insonderheit aber behält der Zwischenhandel eine grosse Nohtwendigkeit, und wird sich immer erhalten müssen, durch die Schwierigkeit der Zahlung in und aus der Ferne. So weit es mit dem Wechselgeschäfte jezt gelangt ist, und so sehr es ausstudirt ist, so hilft es doch bei weitem nicht allen Schwierigkeiten in die Ferne ab, selbst in kurzen Entfernungen, wo man es nicht vermuhten sollte. Z. E. zwischen Hamburg und der Schweiz. Von Hamburg kann auf Rusland nur remittiret werden und Holland selbst kann nicht trassiren. Schweden macht mit Hamburg vorzüglich seine Wechselgeschäfte. Aber Hamburg selbst kann nicht auf Schweden trassiren. Mehr hievon findet sich in meinem Briefe an Herrn Geh. Justizraht **Möser**, welcher der 4ten Abh. **meiner kleinen Schriften** beigefüget ist, und im ersten Buche Cap. 6. §. 36. ff. dieses Werks.

§. 18.

Ueberhaupt scheint der Sturm sich jezt mehr und mehr zu legen, welchen so viele Fürsten, Minister und Schriftsteller neuerer Zeit gegen den Zwischen-Handel erregt haben. Wenn in der Politik von Dankbarkeit die Rede sein könnte, so würde ich mehrere Tahtsachen zum Beweise anführen können, wie

viel der Handel einzelner Provinzen Deutschlands überhaupt, insbesondere aber der Manufacturhandel dem Zwischenhandel der am meisten beneideten Städte zu danken habe. Aber Ein Beispiel will ich doch noch einmal hieher stellen, weil ich jezt den vollständigen Beweis aus einem der bewährtesten Preussischen Schriftsteller geben kann. Die Schlesische Leinen-Manufactur war im vorigen Jahrhundert sehr unbedeutend, und es ward mehr rohes, nicht einmal gebleichtes Garn, als Leinen ausgeführt. Fast aller Gewinn vom Leinenhandel mit Spanien und dem Spanischen Amerika floß Frankreich zu. Hamburgische Kaufleute waren es, die denselben von Hamburg nach Schlesien verpflanzten. - Dies habe ich bereits in der ersten Ausgabe meiner kleinen Schriften gesagt, so wie ich es aus den Erzählungen meiner Mitbürgor wußte. Aber weit umständlicher erzählt es Herr Zimmermann in seinen Beiträgen zur Beschreibung von Schlesien, Brieg 1786, und aus diesem in Auszuge Herr Gilbert im ersten Bande seines Handbuchs für Reisende durch Deutschland, Leipz. 1791. Seite 425. "Hamburger Kaufleute liessen Schle-"sische Meister in der Französischen Verfahrungsart "unterrichten, verschaften ihnen die nötigen Muster, "und tahten starke Vorschüsse. In kurzer Zeit ge-"lang diese Nachahmyng so vollkommen, daß selbst,

"nach dem Geständnis der Franzosen, die Schlesi-
"schen Contrefaits den Mustern in Nichts nachstehen
"und in Wolfeilheit sie noch sehr übertreffen, daher
"auch die Franzosen sich ihrer zu ihren Sortements
"bedienen. Man rechnet, daß Schlesien jezt halb
"so viel Contrefaits liefert, als überhaupt an Fran-
"zösischer Leinwand, Schleier und Cambray durch
"Europa und Amerika vertrieben wird. Fast alle
"Arten Schlesischer Leinwand führen daher auch
"Französische Namen, als Rouennes, Bretagnes,
"Platilles &c." Daraus ist nun ein Gewerbe ent-
standen, welches in guten Jahren nach dem Zeug-
nisse dieser Schriftsteller zwischen 5 nnd 6 Millionen
fremdes Geld ins Land zieht. Herr Gilbert schlägt
S. 428 den Vorteil der Hamburgischen, Holländi-
schen, Englischen und Spanischen Kaufleute in dem
weitern Betriebe dieser Leinen zu 50 bis 60 p. C. an.
"Könnte," sagt er weiter, "die Leinwand über
"Stettin aus unmittelbar nach Holland, England,
"Spanien, Portugal und Amerika geführt werden,
"so würden die Schlesischen Kaufleute wenigstens
"fünfmal so viel als jezt gewinnen." Diese Zahl
mögte noch vielleicht zu klein sein, wenn sie für den
Unterschied des Preises, für welchen diese Leinen in
Schlesien zu haben sind, und desjenigen, für wel-
chen sie tief in Amerika verkauft werden, gilt. Denn in
Peru und Chili werden sie wenigstens 100 p. C. teurer.

Aber ist dies alles Gewinn für jeden oder für alle Zwischenhände, durch welche sie bis dahin gelanget? Wie viel Handlungs-Unkosten, wie viel an Zöllen, wie viel für die Fracht bis Amerika und weiter hin über Land, gehet nicht davon ab? Wäre ein Gewinn von 20 p. C. auch nur für die zweite Hand des Hamburgers, die sie der ersten des Schlesiers abnimmt, gewis, so ist dies dem Hamburg so nahe lebenden Schlesier so wenig verborgen, daß er den directen Weg, wenigstens nach Spanien (denn bis Amerika ist er ihm so wenig als dem Hamburger offen) längst gesucht und gefunden haben würde. Handlungs-Häuser, die Kräfte genug dazu besizen, fanden ihn schon vor 1714, wie ich S. 266 angeführt habe. Ich habe aber §. 36 der zweiten meiner kleinen Schriften aus einer Vorstellung der Schlesischen Kaufleute selbst, an den sie zum directen Handel kräftig auffodernden König, die eigentlichen Gründe angegeben, welche sie mit dem jezt bestehenden so natürlichen Gange ihrer Handlung zufrieden stellen, und Ursache wurden, daß diese Versuche, wie Herr Gilbert selbst sagt, für manchen so unglüklich ausgefallen sind.

§. 19.

Der Zwischenhandel, welcher jezt noch in Europa übrig ist, wird gewiß nicht nur sich erhalten, son-

dern, da mit der steigenden Aufnahme so mancher Staaten die Zahl der Consumenten von Waaren aller Art sich fortdauernd mehrt, nicht nur die Handlung überhaupt, sondern insbesondere der Zwischenhandel derjenigen Staaten und Städte fortdauernd zunehmen, welche jezt durch ihre Lage und die Art ihrer Betriebsamkeit in dem Besiz derselben sind. Ich habe also noch vieles über die Handlungspolitik zu sagen nötig, die einem Staat in Ansehung des durch ihn gehenden Handels zuträglich ist, welchen sich selbst eigen zu machen er die Hofnung aufgeben und ihn in seinem Bestande lassen muß. In Ansehung eines solchen Staats haben zwei Fälle Statt.

I) Der Transithandel geht bereits durch ihn hin, und kann keine andere Strasse nehmen; oder

II) er sucht den nicht durch ihn gehenden Transithandel noch an sich zu ziehen, oder den schon durch ihn gehenden zu vermehren.

§. 20.

I) Wenn ich von Staaten rede, welche sich gewiß halten können, daß der Transithandel nur durch sie seinen Weg nehmen könne, so kann hie nicht die Rede von Wegen des Handels über offene Meere sein, sondern von Flus- und von Landwegen. Diese haben

die Regenten älterer und neuerer Zeit sich durch ihre Zölle äusserst einträglich zu machen gesucht, und es ist freilich nicht genau bestimmbar, wie weit es damit gehen könne, ohne den Transithandel ganz zu zernichten. Man weiß, wie übertrieben hoch die Fluß-Fahrt in Deutschland mit Zöllen belastet ist, so daß man sich wundern mögte, wie diese Flüsse noch befahren werden. Aber diese sind nun einmal die von der Natur angewiesenen Wege der Handlnng, und natürlich werden sie ungern von der Handlung verlassen, bevor die Zölle den Vorteil beinahe ganz wegnehmen, welchen der Unterschied zwischen der Fluß- und Landfracht dem Kaufmann entstehen macht. Doch irrt sich der Regent sehr, dessen Gierigkeit sich diesen Grenzen zu sehr nähert. Denn auch der verhaßte Aufenthalt, welchen diese Zölle in der Fluß-Reise verursachen, wird schon eine Ursache dazu. Auf der unvergleichbar schönen Reise den Rhein hinab von Mainz bis Cölln war es die einzige wirklich empörende Unannehmlichkeit für mich, unser Schiffchen, welches nichts als drei Reisende mit ihrem Reisegeräthe führte, ohne Unterlaß bald rechts, bald links zum Anlegen an den vielen Zollstädten genötigt zu sehen. Ich erstaunte aber vollends, als ich von dem Schiffer hörte, daß er, wenn er mit dem ledigen Fahrzeuge zurückehrte, eben denselben Zoll für dasselbe bezahlen müßte. Er machte uns auch die

Rechnung, daß von 22 Rthlrn., für die wir die Reise mit Einschluß dieser Zölle bedungen hatten, ihm nur wenige Tahler übrig blieben, auf deren Erwerb er hin und zurük sieben Tage verwenden mußte. Ungefähr für eben so viel Geld hätten wir zu Lande reisen können. Wir waren also an der Grenze, bei welcher die Fluß- und Landreise gleich kostbar ward, und bezahlten folglich den grossen und kleinen Beherrschern dieser schönen Gegend wenigstens 12 Tahler für das Vergnügen von deren Anblik. Eine zweite Ursache, den Fluß zu verlassen, wird die Schwierigkeit der Reise gegen den Strom. Es ist denn doch nun auch wirklich dahin gekommen, daß die Landfracht den Vorzug vor der Flußfracht für alle solche Güter gewinnt, deren Wehrt das höhere Fuhrlohn ertragen kann. Eine ungeheure Masse von Waaren geht deswegen von Hamburg auf Lüneburg oder Harburg, und von dort auf der Achse in solche Gegenden des inneren Deutschlandes, welchen ohne diese Zölle die Elbe sie zuführen würde.

Mit so vielen und so hohen Zöllen kann nun freilich die Landfracht nicht erschwert werden, wenn nicht der Fürst die durch sein Land gehende Handlung ganz niederschlagen will. Aber doch fehlt es daran nicht allerdings. Billig wäre es auch, einem Transithandel gute Strassen zu geben, auch wenn man

sich gewiß glaubt, daß er keinen andern Weg nehmen könne. Aber ich kenne einen Staat, in welchem ich die Strassen überall verfallen sah, von welchen ich wußte, das sie unter der vorigen Regierung in wenigstens erträglichem Zustande erhalten waren. Aber man erklärte mir dies so; Unser Regent sagt: Je länger die Fuhrleute und die Reisenden in meinem Lande aufgehalten werden, desto mehr Geld müssen sie verzehren.

§. 21.

II) Ganz anders muß freilich ein Regent verfahren, wenn die Lage seines Landes eine solche ist, daß der Transithandel noch seinen Weg neben demselben finden kann. Zwar erträgt derselbe alsdann auch noch Zölle, selbst auf den Landwegen, aber diese müssen sehr mässig sein, und mit grosser Gelindigkeit eingefodert werden. Diesem Handel fällt der Transitzoll selbst nicht so schweer, als die scharfe Durchsuchung mit dem daraus entstehenden Aufenhalt und den Plakkereien der Zollbedienten; und ein Umweg von vielen Meilen wird dem mit seinen Gütern durchziehenden Fremdling nicht zu lang, um diese zu vermeiden. Bis zu dem Jahre 1770 gieng der Zug der Polen von und zu der Leipziger Messe durch Breslau, wo ein Zoll von diesen Transitgütern von nur einem halben p C. gehoben ward. Aber man nahm

ihn nach einer ungefähren Schäzung an, und muhtete den Polen nicht zu, abzuladen und ihre Pakken zu öfnen. Daraus war ein gewinnvoller Zwischen- nicht Transithandel für die Breslauer selbst entstanden. Die Polen merkten sich auf ihrer Hinreise die Preise in Breslau. Wenn sie dann diese in Leipzig höher fanden, oder von diesen Waaren nicht genug auf der Messe sich fand, so kauften sie dieselben auf ihrer Rükkehr aus den Breslauischen Waarenlagern, und zahlten gerne noch etwas mehr, als in Leipzig, weil sie vierzig Meilen weniger daran zu schleppen hatten. Der dirigirende Minister aber gab Befehl, dies halbe p. C. mit Schärfe einzufodern, und unterwarf die Polen einer so genauen Untersuchung, als wären es viele Procente gewesen. Dies war nur Einmal geschehen, als die Polen von Leipzig aus den Weg durch Böhmen und das Oesterreichische Schlesien nahmen, und Breslau diesen Handel verlor. Der würdige Nachfolger jenes Ministers hatte Jahre vergebens angewandt, die Polen in den alten Weg durch das Versprechen wieder zu ziehen, daß sie so milde, wie vorhin, behandelt werden sollten. Die Wirkung davon fing an sich zu zeigen, als im Jahre 1775 der König durch den §. 10 erwähnten neuen Zolltarif die Transithandlung Schlesiens ganz zu tödten unternahm. Unter ähnlicher Veranlassung verlies nach dem siebenjährigen Kriege die von Hamburg nach

Ober-Sachsen gehende Landfracht die ebene Strasse durch das Magdeburgische und Halberstädtische und nahm den Bergweg über den Harz, nachdem Braunschweigischer Seits die Beschwerlichkeiten desselben durch einen Ausbau dieser Strasse etwas erleichtert waren.

§. 22.

In so belegenen Ländern fühlen dann die Regenten, falls ihnen der Transithandel einigermassen lieb ist, mehr und mehr, wie nohtwendig gute Landstrassen sind. Diese sind ein fast so unfehlbares Mittel, den Transithandel in neue von ihm noch nicht benuzte Wege zu ziehen, als die Canäle es sind, won welchen ich deswegen hier nichts mehr sägen werde, weil es mir schweer werden mögte, nicht zu wiederholen, was ich davon bereits B. 3. C. 8 gesagt habe. Aber es ist damit noch lange so weit nicht in Deutschland gediehen, als man es deswegen erwarten sollte, weil die kleinern Staaten nur darin das sichere Mittel finden können, einen Transithandel in ihr Land zu ziehen, der so leicht seinen Weg neben ihre Grenzen hin finden kann. Aber eben die Mischung so vieler kleinen Gebiete durch einander wird eine Haupthindernis. Die so böse mit Recht verschriene Meile zwischen Buzbach und Friedberg, welche durch das Gebiet von fünf Herrn geht, giebt ein redendes Beispiel davon. Fast

vergebens hat der Herr Landgraf von Hessen Cassel der Handlung den Weg auf seinen gebesserten Chausseen gegen Frankfurt zu erleichtert. Auf dieser Meile wird wahrscheinlich noch lange der Fuhrmann seine Pferde zu Grunde richten müssen, und der Reisende doppeltes Postgeld für einen Weg bezahlen müssen, welchen zu bessern, und dann ein hohes Wegegeld von ihm zu fodern, diese fünf Herren sich nicht vereinigen können oder wollen.

§. 23.

Der Transithandel bedarf in seinem Wege derjenigen Städte, welche ich B. 3. C. 3. §. 5. Ablager-Pläze benannt habe, deren Wolstand folglich ganz darauf beruht, diesen Handel an sich zu halten. Sind sie einem Landesherrn unterworfen, so hängen sie freilich von der Handlungspolitik desselben ab, und ich habe in Ansehung ihrer wenig zu sagen. Doch kann ich nicht unbemerkt lassen, daß, da viele dieser Städte alte dem Handel lastige Vorrechte haben, ein Regent sehr zu überlegen hat, ob es fürs Ganze rahtsam sei, sie bei diesen Vorrechten zu erhalten, zumal wenn in diesen Städten selbst keine reine Einsichten in Ansehung der Handlung gelten, oder deren Eigennuz das Wol des Landes von ihrem besondern Wolstande zu sehr unterscheidet. Die Händel, welche die Stadt Rostock ihrem Landesherrn und ihren

Mitständen macht, sind ein redendes Beispiel dieser Art. Man sehe davon mein Gutachten im 1sten Stük des 3ten Bandes unserer Handlungs-Bibliothek, aber auch S. 32 ein anderes Beispiel, wie das Tribunal zu Wismar ähnliche Anmassungen der Stadt Stralsund, und S. 5, wie Catharina die fast noch weiter gehenden Anmassungen der Stadt Reval niedergeschlagen hat. Und so muß es auch nach höchster Billigkeit sein. Wer nicht parteiisch ist, wird mit mir darin einig sein, daß ein Land, welches das Glük hat, an der See belegen zu sein, aber nur Einen oder wenige Seehäfen hat, sehr übel daran sei, wenn diese Häfen ihm nicht als Ablagerpläze dienen, keinen Transithandel verstatten, sondern alles durch Eigenhandel betreiben wollen. Der Fürst muß vielmehr alles anwenden, einen solchen Seeplaz zum Ablagerplaz für den Transithandel zu machen, wenn es nur immer möglich ist. Dies gelingt nicht immer, wie es denn dem Dänischen Hofe bisher mit der Stadt Kiel noch nicht recht hat gelingen wollen. Dann aber mag die Stadt, wie das Land, dies gleich sehr bedauern.

Wenn der Handlungsneid gegen den Nachbarn einen Fürsten leitet, einer in dem Wege des Transit-Handels belegenen Stadt solche Rechte zu geben, oder veraltete Rechte hervor zu suchen, so hat dies freilich

mehrern Schein. So suchte Friedrich um das Jahr 1750 die vernachlässigte Stapelgerechtigkeit der Magdeburger wieder hervor, und sperrte den Sachsen, wie den Hamburgern, die Fahrt längst der Elbe. Man würde mir nicht glauben, wenn ich behaupten wollte, daß Magdeburg keinen wesentlichen Vorteil davon gehabt habe. Denn seine Schiffer sind seit der Zeit Meister davon gewesen, ihre Frachtgelder sehr zu erhöhen. Aber es ist doch auch Eine derer Ursachen geworden, warum, wie ich §. 21 dieses Capitels erzählt habe, der Transithandel ins innere Deutschland seitdem weit stärker, als vorhin, die Strasse über Lüneburg und Braunschweig gewählt hat, und wird eine Ursache sein, warum die Preussischen Staaten von der grossen seitdem entstandenen Zunahme der von Hamburg ab gehenden Transithandlung weit weniger Nuzen haben werden, als ihnen sonst entstanden sein mögte. Es sei denn, daß der unter des jezigen Königs Majest. unternommene Strassenbau im Magdeburgischen den Transithandel mehr wieder dahin lokt.

§. 24.

In eben solchen Ablagerstädten werden ernsthafte Verfügungen nötig, daß das Fuhrwesen dort zu keiner Zeit fehle, die Waaren schnell genug hin und her befördert werden, und die Frachtgelder billig bleiben mögen. Dazu gehört nicht wenig, und Local-Um-

stände erregen oft böse Hindernisse. Es ist und wird ein solches für die Aufnahme des Transithandels in Kiel bleiben, daß die Gegend umher nicht Fuhrwerk genug hat, so lange die umliegenden Güter nur Leibeigne Bewohner haben, welche sich mit Frachtfuhren nicht befassen können noch dürfen. Dann aber bedarf es auch einer strengen Aufsicht, daß das Speditionswesen mit Ehrlichkeit, Sicherheit und mit möglichst geringen Nebenkosten fortgehe. In solchen Städten sind von Alters her viele Leute zu solchen Diensten angestellt, welche nicht wesentlich nohtwendig sind, oder sind zu einem zu hohen Lohn für diejenigen Dienste berechtigt, deren der Transithandel wirklich bedarf. Denn sorgfältige Ordnung ist freilich bei diesen Geschäften nötig, damit alle Waaren zu treuen Händen gelangen, und die Frachtbriefe gehörig ausgestellt werden, welche bei der Landfracht die Stelle der Connossementen in der Schiffahrt vertreten. Dabei kann ich die Anmerkung nicht unterdrükken, daß die Exempel von Dieberei und Veruntreuung bei Landfrachten viel seltener als bei Schiffen sind, ungeachtet ein Fuhrmann, der viele Meilen ohne Zeugen über Land fährt, sie viel leichter finden muß, als Seeleute in einem vollgepakten Schiffe, aus welchem sie nur im Hafen das Gestohlne auf die Seite bringen können. Auf Flußfahrten sind die Exempel viel häufiger. Die Ursache scheint mir teils

in der Lebensart eines Fuhrmanns, teils in diesem Umstande zu liegen: der Fuhrmann, welcher Waaren veruntreut, kann die Schuld auf niemanden anders, höchstens auf seinen Knecht, werfen. Aber er kennt seine Knechte besser und wechselt nicht oft mit ihnen; weiß auch, daß er keine Fracht da wieder findet, wo er oder seine Knechte sich verdächtig gemacht haben. Aber der Schiffer, welcher fast zu jeder Reise anderes Volk dinget, schiebt es auf dieses, und wird immer vorgeben, er habe nun sichrere Leute ausgesucht.

§. 25.

Unabhängige Städte, deren Hauptgeschäfte die Spedition ist, werden freilich ähnliche Grundsäze in ihrer Handlungspolitik befolgen müssen. Sie werden insonderheit keine Stapelgerechtigkeit behaupten, und nicht auf eigenen Handel halten können, wenn Einmal derselbe sich in einen Transithandel verwandelt hat. Die Stadt Lübek giebt davon ein merkwürdiges Beispiel. So lange sie das Haupt der Hansa war, trieb sie fast nur eigenen Handel, und bediente sich Hamburgs in einem grossen Teil desselben als eines Ablagerplazes. Viele ihrer Statuten zwekten auch darauf ab. Als aber die Umstände sich änderten, und es allmählich dahin kam, daß sie hauptsächlich nur durch den Transithandel blühete, hat sie diesem seine gänzliche Freiheit gelassen, und ihren alten auf

den Eigenhandel sich beziehenden Verfassungen entsagt. Aber darin ist sie in dem alten Wege geblieben, daß sie jenen Handel unter der Last eines Zolles gelassen hat, welcher im Durchschnitt genommen 2 p. C. beträgt, die freilich mit einer Gelindigkeit gehoben werden, wovon der Lübeckische Speditör, nicht der Versender den grösten Vorteil zieht. Bis an unsere Zeiten hat sie dabei bestehen können, weil die kurze und dabei wolfeile Landfracht den Uebergang der Waaren aus der Nordsee in die Ostsee an diese Stadt festgehalten hat. Doch bemerkt sie nun schon, daß der Dänische Canal ihr sehr vieles abzieht, durch welchen selbst ihre Schwesterstadt Hamburg alle Waaren aus der Ostsee zu sich zieht und versendet, bei welchen die Rechnung ergiebt, daß dieser in Lübeck zu zahlende Zoll dabei erspart werden könne.

In Hamburg ist es gerade umgekehrt ergangen. Seitdem diese Stadt, vorzüglich durch das Ueberwandern der Antwerper am Ende des sechzehnten Jahrhunderts, Kräfte und solche Kenntnisse gewann, wie sie zum eigenen Handel erfodert werden, ward dieser lange als der einzige angesehen, der Hamburg reich machen könnte. In dem vorigen Jahrhundert gieng die Handlungspolitik der Hamburger fast ganz auf diesen Zwek. Sie bewirkte noch bei den Kaisern Ferdinand II. und Leopold I. die Befestigung ihrer bis

dahin schwankenden Stapelgerechtigkeit in der größten möglichen Ausdehnung. Man s. mein Rostock betreffendes Gutachten S. 18. ff. Aber nun entstand fast unter ihren Mauern eine Stadt, welche durch ihren Landsherrn zum Freihafen erklärt wurde. Es kam darauf an, allen Händeln sich auszusezen und sie auszuführen, welche die Behauptung jener Stapelgerechtigkeit gegen dieselbe nach sich gezogen haben würde, oder das zu tuhn, was die Natur des Transithandels erfodert, d. i. allen Zoll auf denselben aufzugeben. Lezteres ist geschehen, und Hamburg hat gewiß wol daran getahn.

Sechstes Capitel.

Von der Handlungspolitik in Ansehung der Schiffahrt.

§. 1.

Ich habe nicht vermeiden können in demjenigen, was ich in dem 1sten Cap. des 4ten Buchs von der Schiffahrt überhaupt als einem Hülfsmittel der Handlung sagte, schon vieles von den geographischen und

politischen Vorteilen eines Volks in Absicht auf die Schiffahrt zu sagen, werde mich aber hüten, nicht in unnüze Wiederholungen zu gerahten. Für den Regenten hat die Schiffahrt nur Eine Seite. Sie gilt ihm als das erste Hülfsmittel zur Belebung des inländischen Geldumlaufs, und zur Ausbreitung der Handlung seines Staats, wenn die Natur demselben die Lage gegeben hat, daß er dasselbe benuzen kann. Freilich ist die Schiffahrt ein Gewerbe, von welchem der Gewinn zweifelhafter ist, als von irgend einem andern, und das Werkzeug derselben, das Schiff, hat bei seiner grossen Kostbarkeit einen so veränderlichen Wehrt, als kaum irgend ein anderes Ding, das der Bürger eines Staates als einen Teil seines nuzbaren Eigentuhms besizt. Dies Gewerbe bedarf also mehr Ermunterungen, als irgend ein anderes. Der Regent muß daher alle mögliche Sorge anwenden, um den Gewinn desselben so groß und insonderheit so gewiß für seine Untertahnen zu machen, als es nur immer bei der natürlichen Mislichkeit desselben möglich ist.

§. 2.

Die erste natürlich sich darbietende Maasregel dazu ist, daß er seine Untertahnen leite, in dem Handel, den sie selbst treiben, eigene Schiffe oder nur die Schiffe ihrer Mitbürger zu gebrauchen. In vorigen

Zeiten bedurfte es dazu keiner Aufmunterung und keiner Befehle. Der Kaufmann, welcher über See handelte, taht dies fast immer nur mit seinen eigenen Schiffen. Sein Schiff führte gemeiniglich nur seine Waaren, und brachte in seiner Rükfracht wenig andere Waaren mit, als die sein Eigentuhm geworden waren. Doch kam es schon damals auf die besondere Tähtigkeit an, in welcher ein handelnder Staat den andern übertraf. Der ganz active Handel der Hanseaten verschafte ihren Schiffen die Rückfracht, wie die Hinfracht. Sie liessen also denen Völkern, mit welchen sie handelten, nicht einmal den Anlaß entstehen, die Hanseatischen Häfen mit ihren Schiffen zu befahren. Insbesondere hielt ihre Handlungspolik, die so lange sehr gewalttähtig war, als sie dazu die Kräfte fühlten, die Schiffe aller andern Europäer von der Ostsee ab. So etwas hat nun nicht mehr Statt, und kann für minder mächtige Staaten nicht wieder entstehen. Die Schiffahrt der handelnden Nationen durchkreuzt sich überhaupt so sehr, und der Kaufmann selbst folgt seinem Privatnuzen so gerne in der Auswahl der Schiffe, die er mit seinem Handel beschäftigt, daß wirklich es einer besondern Aufmerksamkeit des Regenten bedarf, um es dabei zu erhalten, daß die Schiffe seines Volks auch nur in dessen Handlung vorzüglich ihre Beschäftigung und Verdienst finden.

Diese Aufmerksamkeit wird in neuern Zeiten fast von allen Regenten angewandt, deren Volk die See befährt. Frankreich hat seit langer Zeit ein Faßgeld (droit de tonneau) von 2½ Livres auf die Tonne, d. i. 2000 Pfund, die ein Schiff in Fracht nehmen kann, festgesezt. Schweden hat durch Verfügungen, die den Britischen sich nähern, jedoch bei weitem nicht so hart für andre seefahrende Völker sind, seiner Seefahrt den ihr aus seinem eignen Handel zufliessenden Vorteil gesichert. Portugal hat allererst vor wenig Jahren die Schiffe der Nation mit einem Vorteil von 5 p. C. im Zoll begünstigt. Grosbritanien ist am weitesten darin gegangen, da es durch seine 1651 festgesezte und 1660 bestätigte Navigationsacte den Schiffen aller fremden Nationen seine Häfen gewissermassen geschlossen hat. Denn wenn es gleich ihnen erlaubt, die Waaren ihres Landes zu ihm überzuführen, so nimmt es ihnen durch das Verbot, keine einheimische Güter oder die seiner Colonien aus Britischen Häfen zurück zu nehmen, den Vorteil der Rükfracht, ohne welchen in den Umständen unserer Zeit die Schiffahrt überhaupt dem Eigner eines Schiffes nicht lange einträglich bleiben kann.

§. 3.

Ich habe die Geschichte dieser Navigationsacte, zum zweiten male ausgearbeitet, unserer Hand-

lungs-Bibliothek in deren zweitem Bande eingerükt, und mag nichts aus derselben hier wiederholen. Sie ist freilich die gewisseste Maasregel, die ein Staat nehmen kann, um sich nicht nur allen Vorteil, der aus seiner eigenen Handlung für seine Schiffahrt entstehen kann, eigen zu machen, sondern auch sich in dem Genuß des Gewinns der Schiffahrt auf fremde Staaten zu sezen. Sie ist aber auch die gewalttähtigste Maasregel der Handlungspolitik. Wäre es möglich, daß sie von allen andern seefahrenden Nationen befolgt würde, so würde der Gewinn von der Fracht für jedes Schiff im Durchschnitt auf die Hälfte herabgesezt, oder; weil doch die Seefahrt nicht ganz aufhören kann, ein jeder Schiffer genötigt werden, seine Hinfracht aus dem Hafen, dem er angehört, zu verdoppeln, um bestehen zu können. Welch ein schweres Hindernis der Handlung würde nicht daraus entstehen! Man sehe meine angef. Abhandlung, insonderheit von S. 654 an, wo ich die Ursachen zusammengestellt habe, weswegen andere seefahrende Völker nicht die billige Vergeltung in Festsezung ähnlicher Verordnungen genommen haben, oder haben nehmen können. Dies ist nun freilich ein Glück für die Handlung überhaupt. Indessen fahren die Britten fortdauernd in demselben Wege fort, und schmäzern die Vorteile anderer Völker, welche sie ihnen in jener Acte noch übrig gelassen oder ihnen durch be-

sondere Verträge erlaubt haben. Man lese eben daselbst die Geschichte derer besondern Acten, durch welche Carl II. die drei Hansestädte und Danzig von der Navigationsacte zwar befreiete, aber auch wie durch so viele neue Parlamentsacten der Vorteil für diese Begnadigung den Hamburgern insbesondere in den für die Schiffahrt einträglichsten Waaren geschmälert wird.

§. 4.

Indessen zeigt sich genugsam, daß durch die gelinderen Verfügungen anderer Staaten allein nur ein Teil von demjenigen erlangt wird, was dabei zum Zwek gesezt war. Es sind derer Umstände so viele, die es hindern, daß ein Volk auch nicht einmal die von seiner eigenen Handlung gehoften Vorteile für seine Schiffahrt ziehen kann. So hat z. B. Frankreich das Faßgeld allen denen Nationen erlassen müssen, deren Handlung auf seine Häfen ihm angenehm und wichtig ist. Es hat durch so viele Ermunterungen bisher seine Seefahrt auf die Nordischen Häfen auch in Friedenszeit nicht so vermehrt gesehen, als es gewiß erwartete. Die Hauptursache davon scheint mir zu sein, daß dieser Nation, welcher bei der grossen und mannigfaltigen Fruchtbarkeit ihres Bodens die Materialien zum Schiffsbau so sehr fehlen, ihre Schiffe zu kostbar im Bau werden, und sie daher sich

begnügen muß, nur Schiffe genug für ihre Küsten- ihre Coloniefahrt und den Levantischen Handel zu besizen. Ja, sie kann es nicht einmal dahin bringen, daß ihre Schiffe nur die Hinfracht auf die Häfen der Britten mit Vorteil machen könnten, welchen sie das Faßgeld, wie billig, nicht erlassen hat. Die Ursache liegt darin, daß die Britischen und Irländischen Schiffe, welche Französische Producte, insonderheit Weine, holen, immer eine volle Hinfracht auf die Französischen Häfen, und wären es auch nur Steinkohlen, mitnehmen können, welche ihnen mehr, als das Faßgeld kostet, einbringt, folglich immer die Rükfracht wolfeiler geben können, als der Französische Schiffer, welcher nur die Hinfracht gewinnen kann, und mit Ballast wieder zurück segeln muß. Auch von Portugiesischen Schiffen sieht man seit jener Begünstigung wenige mehr in dem Hamburgischen Häfen ankommen; doch vermehrt sich deren Fahrt auf die Ost-See. Schweden hat noch bisher die Vorteile seiner oben erwähnten Verfügung ohne andre Unterbrechung, als in Kriegszeiten, genossen.

§. 5.

Die Kriegsvorfälle stören nicht nur oft ein Volk in dem Genuß der Schiffahrt für seine eigene Handlung, sondern wirken auch in die Friedenszeit hinaus. Dies erfährt Frankreich, insonderheit in Ansehung der

von ihm so sehr gewünschten Nordischen Seefahrt, die, wenn sie im Frieden zu einiger Höhe gelangt ist, in jedem Seekriege mit den Britten ganz und gar wieder niedergeschlagen wird, so daß auch kein Französisches Kauffardeischiff sich noch durch den Canal wagen kann. Hierin ist ihm die Natur selbst zuwieder. Ich habe es nun schon drei mal erlebt, daß die Coloniehandlung von Havre de Grace und die Seehandlung zwischen demselben und Hamburg in den lebhaftesten Gang gekommen und wieder niedergeschlagen ist. Der Weg dorthin ist kürzer, die Fahrt kann mit kleineren Schiffen betrieben werden, von welchen man Beispiele hat, daß sie sieben Reisen in Einem Jahre gemacht haben. Der Kaufmann unserer Gegend kann also die committirten Colonie-Waaren von dorther geschwinder auf sein Lager bekommen, als von den entfernteren Französischen Häfen und auf grössern Schiffen. Allein, sobald ein Seekrieg ausbricht, ist auch der kleine Teil des Canals, durch welchen ein Schiff auf Havre de Grace segeln muß, zu unsicher für dasselbe, und aller Coloniehandel dieses Plazes hört auf.

Das alles war in frühern Zeiten anders, als jezt. Wenn eine seefahrende Nation in Krieg gerieht, so mußte sie dennoch ihre Schiffe auf die See wagen, wollte sie anders ihren Handel fortsezen. Denn Ei-

nes Teils boten sich ihr nicht die Schiffe anderer Nationen für ihre Frachten an; andern Teils entschied die Assecuranz, die damals minder gewöhnlich war, nicht so, wie jezt, in denen Ueberlegungen, die der Kaufmann macht, wenn er seine Waare in mislichen Zeitumständen über die See wagt. Jezt aber hat jedes Schiff den Vorzug unter denen, die zu gleicher Zeit in Ladung liegen, für welches der Assecuradör weniger Prämie fodert. Ehemals ließ der in Krieg gerahtene Staat seine Schiffe sich in Flotten sammeln, und durch bewehrte Schiffe sie begleiten. Da mußten dann die Schiffe, welche einerlei Bestimmung hatten, sich sammeln, und abwarten, bis eine der Escortirung wehrte Zahl segelfertig ward. Das aber verträgt sich in dem jezigen Gange der Handlung nicht mit den Speculationen eines Kaufmanns, bei deren Ausführung jeder Zeitverlust ihn verlegen macht.

§. 6.

Jedes Volk, das Colonien hat, hält von allen Teilen der Schiffahrt zum Behuf des eignen Handels die Schiffahrt auf seine Colonien am festesten an sich. Diese einer andern Nation frei geben, würde ebensoviel sein, als derselben den eignen Coloniehandel selbst schenken, und alle Vorteile aufgeben, die derselbe für das Mutterland hat. Dennoch aber kann fast keine Nation es ganz dabei erhalten. Die Con-

trabande tuht der Schiffahrt, wie dem Handel jedes Mutterlandes auf die Colonien, gewaltigen Eintrag. Spanien muß alle diejenigen Schiffe sich willkommen sein lassen, welche seinen Colonien Neger zuführen, aber auch durch eine natürliche Folge Nachsicht gegen deren Contrabande brauchen. Die Antillen sind überhaupt in einem grossen Bedürfnis vieler Dinge, welche ihnen die Nordamerikaner, wo nicht allein, doch vorzüglich und unter geringern Preisen zuführen können, z. B. der Pferde, des Bauholzes, Stabholzes und der Lebensmittel. Daran knüpfeten aber diese schon lange einen Handel mit Waaren jeder andern den Pflanzern angenehmen Art, und nahmen einen grossen Vorraht von Producten der Colonien als Bezahlung zurück. Spanien bewirkte nach dem Frieden von 1763 ein Verbot dieser Schiffahrt auf seine Colonien, und dies ward eine Ursache mehr, welche die Empörung vorbereitete, nach welcher jenes Volk dies Gewerbe jezt viel freier und lebhafter treibt. Der Krieg stört denn auch allerdings diese Schiffahrt. Noch immer haben jedoch die Staaten die Fahrt auf ihre Colonien auch mitten im Kriege ganz an sich zu halten gesucht. Doch mußten sie in dem lezten Kriege alle nach einander tuhn, was sie sonst niemals getahn hatten. Holland fing an, ließ den Schiffen neutraler Flaggen die Fahrt auf seine Colonien frei. Frankreich folgte nach, und zulezt sogar England,

seiner Navigationsacte ungeachtet. Sie mußten einander folgen. Denn jede dieser Nationen konnte schon um so viel wolfeiler seine Colonie-Waaren in seine Häfen bekommen und wieder ausführen, je früher sie die Fahrt dahin frei gab und fremde Schiffe zu benuzen anfieng. Freilich kam es dann auch bald dahin, daß so manches Schiff aus den im Krieg begriffenen Staaten nur eine neutrale Flagge mit dem dazu gehörigen Certificat kaufte, sich damit auf die See wagte, aber von den feindlichen Kapern aufgebracht ward. Man wird sich lange erinnern, was es damals hieß, ein Schiff Ostendisiren, und die Assecuradöre werden mit Schmerz daran denken, wie viel die Ostendisirten Schiffe ihnen gekostet haben. Daß auch überhaupt, und warum dieser Gang des Coloniehandels für die neutralen Staaten am Ende sehr nachteilig ausfiel, habe ich bereits an einem andern Orte gesagt.

§. 7.

Noch Ein wichtiger Umstand verhindert jezt manchen Staat, seine eigene Handlung mit eigenen Schiffen zu betreiben. Dieser ist die Seeräuberei der bekannten Afrikanischen Staaten. Die kurze Geschichte von dem Entstehen dieser Seeräuberei und der teils erzwungenen, teils mit Geld erkauften, doch immer nur durch Geschenke erneubaren Friedenstracta-

ten mit denselben sehe man in m. Geschichte der Welthändel bei dem J. 1682. Jezt sind es denn noch die meisten Italienischen Staaten, Portugal, und im Norden Rusland, Preussen, nach einem neuen Friedensbruch nun wieder Schweden, und die drei Hansestädte nebst Danzig, deren Seefahrt in das Mittelländische Meer durch diese Seeräuber vereitelt wird. Auch die Nordamericaner leiden unter diesem Uebel seit ihrer Losreissung von Grosbritanien, dessen Flagge sie ehemals schüzte. Auf die so natürliche Frage, warum die grossen Seemächte Europens diese kleinen Staaten nicht zu einem allgemeinen Frieden nötigen, ist die Antwort zwar die richtige: deswegen nicht, um ihren Untertahnen die Frachtfahrt zum Dienst der benannten noch nicht zum Frieden gelangten Nationen zu erhalten. Aber auch selbst jene Staaten, insonderheit Algier, werden immer mehr unwillig, neue Verträge einzugehen, weil es ihnen zulezt an Gegenständen ihrer Seeräuberei fehlen würde, welche ihnen nebst den Geschenken der christlichen Staaten statt aller Gewerbe gilt. Indeß haben die zum Frieden gelangten Nationen wenigstens dafür gesorgt, daß die Fahrt der noch unfreien Schiffe auf ihre Häfen diesseits des Capofinisterrá sicher bleibt, indem sie alle es zur Hauptbedingung ihrer Tractaten gemacht haben, daß keiner dieser Seeräuber, die sonst selbst bis Island hinauf im Nor-

den kreuzten, diesseits desselben erscheinen darf. Einen völlig so wichtigen Dienst leistet Portugal denselben durch das beständige Kreuzen einer Escadre vor der Strasse von Gibraltar, um seine Fahrt auf Brasilien zu sichern. Es können daher unfreie Schiffe sich noch bis Lissabon wagen.

Bevor Dänemark und Schweden mit diesen Seeräubern geschlossen hatten, zwang die Noht gewissermassen die Hamburger und andere Nordische Staaten, ihre Schiffe in die Mittelländische See zu wagen, zumal wenn Kriege im Norden Europens die Flagge der Engländer und Holländer unfrei machten. Als aber um das Jahr 1745 zwölf Hamburgische Schiffe kurz nach einander von den Algierern genommen wurden, stieg die Assecuranz auf dieselben so hoch, daß die Hamburgische Flagge sich seitdem nicht mehr im Mittelländischen Meere gezeigt hat. Denn auch selbst der Rheder, der sein Schiff dahin wagen wollte, würde keine Ladung finden, und, wenn er es stark genug zum Widerstande ausrüsten und bemannen wollte, so würde dies allen Vorteil von der Fracht wegnehmen.

§. 8.

Weil nun durch alle diese Umstände so mancher handelnde Staat gehindert wird, seine eigene Han-

dlung mit eigenen Schiffen zu treiben, so ist jezt mehr als jemals die Frachtfahrt im Dienst anderer Völker ein gewinnvolles Gewerbe derjenigen, welche durch die B. 4. C. 1. §. 9. ff. angegebenen Vorteile, oder durch ihre Sparsamkeit sich in Stand sezen, eine zahlreiche Kauffahrt zu treiben, oder die wolfeilste Fracht einzuwilligen. Freilich wirken denselben die §. 2. und 3. erwähnten Verfügungen sehr entgegen, aber ich habe an eben dem Orte derer Hindernisse erwähnt, welche eben diesen entgegen stehen, und will nur überhaupt anmerken, daß die Assecuranz mehr als alles darüber entscheidet. Wenn der Versicherer den Ausspruch tuht, daß er auf ein Schiff Einer Nation nicht anders als 2 oder 3 p. C. teurer, als auf das einer andern, zeichnen wolle, so ist es auch nicht einmal genug, daß der Schiffer seine Fracht um so viele p. C. wolfeiler zu geben sich erbietet. Denn selbst dem Kaufmann ist es nicht genug, sich vor Verlust sicher gestellt zu haben, sondern er wählt für sich auch den Schiffer, der seine Waare sicherer und zu rechter Zeit für seine Speculation überführt.

§. 9.

Darin liegt auch ein Haupthindernis wider das Aufblühen der Schiffahrt irgend einer Nation in einem neuen Wege. Man weiß, daß solche Schiffer der Gegenden und Meere noch unkundig sind. Der

Assecuradór fodert dem zufolge z. B. auf einen Portugiesischen Schiffer, der auf die Ostsee seegelt, gewiß einige Procent mehr, als von einem Holländer oder Hamburger. Noch schlimmer aber ist es und wirkt auf längere Zeit, wenn die Schiffer Einer Nation in dem bösen Ruf sind, daß sie ihr Werk schlecht verstehen. Noch vor einigen Jahren bestand eine fast allgemeine Beredung unter den Hamburgischen Assecuradóren, nicht mehr auf die Schiffe eines gewissen Nordischen Staats zu zeichnen, weil nicht leicht Eines unter fünf Schiffen desselben ohne Schiffbruch oder ohne schwere Averei seine Reise machte, weil die Schiffer unwissend, und die Schiffe schlecht gebaut waren.

Es ist also kein unwichtiger Gegenstand der Handlungspolitik, daß der Regent oder seine Minister für gute Navigations-Schulen sorgen, und auch eine gewisse Aufsicht auf den Bau der Schiffe bestellen, daß sie nicht von zu schlechtem Holze und mit zu grosser Ersparung in den nötigen Materialien gebauet werden. Alle Schiffe sehen gleich gut und fest aus, wenn sie vom Stapel laufen. Aber wer oft Schiffe bauen sieht, wird bald bemerken, welch ein grosser Unterschied darin sei.

§. 10.

In unsern Zeiten werden die Seekriege der Fracht-Fahrt auch derer Nationen sehr hinderlich, welche nicht an denselben Teil nehmen. Es ist natürlich und dem Rechte des Krieges gemäß, daß kein Schiff eines friedlichen Volkes dem bekriegten fertige Bedürfnisse des Land- und des Seekrieges zuführen dürfe, wol aber Materialien, deren Anwendung zu andern Bedürfnissen eben so gut, als zu denen des Krieges statt hat, z. B. Eisen, Holz, Hanf u. d. gl. Holland erlangte das Recht dazu von England, als eine Bedingung in dem Frieden zu Breda im J. 1667 nach einem mit den Britten geführten glücklichen Kriege. Und doch ward die Ueberführung solcher Waaren aus der Ostsee nach Frankreich 113 Jahre später eine Ursache des Krieges, mit welchem die V. Niederlande von den Britten angegriffen wurden. Und wie manches friedlich händelndes Schiff anderer Nationen ist von diesem übermühtigen Volke in dessen lezten See-Kriegen unter ähnlichen Vorwänden in dessen Häfen eingeschleppt, grundlosen Untersuchungen unterworfen, und zulezt ohne allen Ersaz der Kosten und des durch den Verzug erlittenen Verlustes an Volksmiete und Kost, und an verderblichen Waaren entlassen worden. Mir ist ein Vorfall dieser Art bekannt, da die Versicherer auf ein solches Schiff, das in England viele Monate durch aufgehalten war, und aus wel-

chem nicht das geringste für eine gute Prise erklärt werden konnte, mehr als den Belauf der von ihnen versicherten Summe bezahlen mußten. Man s. den Grund davon B. 4. C. 3. §. 11.

§. 11.

Als in dem vorigen Jahrhundert die ersten Schriftsteller und Weltweisen Europens das Natur- und Völkerrecht, und insbesondre das Recht des Krieges und des Friedens in ein demselben bisher fehlendes Licht sezten, war es eine unter denselben eine Zeitlang streitige Frage, ob die Meere so, wie Land, zum Gebiete eines Staats gerechnet werden dürften. Die Vernunft überwog so, daß jezt kein Staat mehr eigentlich behauptet, daß die seine Ufer umfliessenden Meere weiter, als ein Canonenschuß reicht, ihm angehören. Dem zufolge sieht ein jeder im Frieden begriffener Staat einen jeden in dieser Nähe sich ereignenden Kriegs-Vorfall so gut für eine Beleidigung seines Gebiets an, als wenn es innerhalb seiner Landesgrenzen geschehen wäre. Völlig so einleuchtend ist es, daß einer kriegführenden Macht keine Rechte über Schiffe zustehen, die als Eigentuhm der Untertahnen einer friedlichen Macht Meere beseegeln, die niemands Eigentuhm sind, und wo niemands besondre Befehle gelten.

§. 12.

Aus der allgemeinen Anerkennung dieser und mehrerer Wahrheiten des Natur- und Völkerrechts ist dann zwar das sogenannte Recht der neutralen Flagge dem Namen nach allgemein gültig geworden. Zwar schließt der Begrif des Krieges den Vorsaz ein, dem bekriegten Volke nicht nur allen möglichen Schaden bis zu dessen äusserstem Verderben zu tuhn, sondern auch alle Vorteile desselben zu stören und deren Quellen ihm zu verstopfen, auch dem zufolge das feindliche Gut zu nehmen, wo es nur zu finden ist. Allein einerseits ist die Denkungsart der cultivirten Völker in Ansehung des Krieges viel menschlicher geworden, und der Gedanke an gänzliche Zerstörung und Zernichtung des Feindes jezt so gut als unausführbar. Andererseits haben die handelnden Völker einsehen gelernt, daß, wenn sie die Handlung des Volkes durch Wegnehmung des feindlichen Eigentuhms, wo sie es finden, stören, sie ihren eigenen Schaden bewirken. Kein Volk kann die Bedürfnisse ganz und gar entbehren, welche der Boden und der Kunstfleis des bekriegten Volkes ihm gewährt, oder mögte gerne dem Gewinn ganz entsagen, den es aus dem Handel mit demselben zu ziehen gewohnt war. Man hat also schon lange eine jede Handlung und Schiffahrt als den Krieg nicht angehend angesehen, welche von einem friedlichen Volke auf eine solche Art

getrieben wird, daß sie als mit dem Kriege in keiner Verbindung stehend angesehen werden muß. Durch eine natürliche Folge muß also einem solchen Volke erlaubt bleiben, die Handlung mit dem bekriegten Volke so fortzuführen, wie es im Frieden sie zu betreiben gewohnt war. Dazu kömmt nun seit Jahrhunderten, daß Ein Volk dem andern seine Schiffe zum Handel und Fracht vermietet, und sich Güter, die das Eigentuhm mehrerer Völker sind, in Einem Schiffe mit einander mischen. Eben das Schiff, welches aus einem Französischen Hafen Güter und Waaren nach Hamburg bringt, die der Hamburger verschrieben hat, nimmt auch andere ein, welche die Franzosen in Verkaufs-Commission nach Hamburg versenden. Ein Gebot von Seiten des feindlichen Volkes an das friedliche dies nicht zu tuhn, wäre nicht viel weniger, als ein Verbot der Handlung selbst mit dem bekriegten Volk an jenes Volk, und so sehr dem Völkerrechte entgegen, daß darin Grund genug zu einer Kriegs-Erklärung abseiten dieses Volkes liegen würde. Noch mehr ist der Befehl oder die Erlaubnis an die bewafneten Schiffe so anzusehen, die Schiffe der friedlichen Nation auf freier See anzuhalten, zu durchsuchen, oder, weil dies auf der See nicht immer möglich ist, sie in seine Häfen zu schleppen, um da diese Durchsuchung zu vollführen. Man hat deswegen in neuern Zeiten es als Regel angenommen, daß das

Schiff, wenn es friedlich oder neutral ist, auch das feindliche Gut frei mache, und schon die neutrale Flagge dem Anhalten und Durchsuchen eines friedlichen Schiffes entgegen stehen müsse. Als in dem vorigen Jahrhundert die christlichen Seemächte den Africanischen Seeräubern den Frieden teils abzuzwingen, teils abzukaufen für gut fanden, war dies die Hauptbedingung desselben, und ist es noch immer bei jedem neuen mit denselben geschlossenen Tractate. Wäre es diesen Seeräubern erlaubt geblieben, ein nun zum Frieden mit ihm gelangtes Schiff, unter dem Vorwande sich gewiß zu machen, ob es auch feindliche Güter führe, zu durchsuchen und allenfalls in ihre Häfen zu schleppen, so wäre aller Vorteil von diesen Tractaten für jene Nationen weggefallen.

§. 13.

Vielleicht haben eben diese Tractaten die See-Mächte mehr und mehr daran gewöhnt, auch den Grundsaz aufzugeben, daß man feindliches Gut nehmen könne, wo man es findet. Alle, ausser England, haben in ihren Seekriegen das Recht der neutralen Flagge für jede Nation gelten lassen, die nicht an ihren Kriegen Anteil nahm. Man wird nicht leicht einen Fall anführen können, daß die Franzosen, selbst unter dem gewalttähtigen Ludwig XIV., demselben entgegen gehandelt hätten, wenigstens keinen, der von

dem Hofe gebilligt worden wäre, wenn er zu dessen Wissenschaft kam. Nur die Britten, die doch so gut, wie andere, den Africanern diese Bedingung aufdrangen, streben derselben bisher noch entgegen, verlangen von allen friedlichen Seefahrern Beweise, daß sie nur Eigentuhm ihres Volks führen, und schleppen sie in ihre Häfen, um auf jeden ihnen entstehenden Verdacht vor Gerichten, wo sie Kläger und Richter sind, es zu untersuchen. Noch in dem lezten Seekriege brachten sie es dahin, daß ein jedes aus friedlichen Nordischen Häfen abgehendes Schiff Documente eines über jede Waare geleisteten Eides mitführen mußte, daß sie nicht Französisches Eigentuhm sei. So empörend diese Maasregel für alle Völker Europens ist, welche das Recht der neutralen Flagge gelten lassen, so ganz zwekwidrig ist sie. Ich mögte freilich nicht für die Gewissenhaftigkeit aller bei dieser Gelegenheit geleisteten Eide einstehen. König Friedrich selbst glaubte den Britten fugen zu müssen; aber, um die Gewissen seiner Untertahnen zu erleichtern, war den Obrigkeiten in Preussischen Handelsstädten die Weisung gegeben, sie nicht zum Eide zu fodern, sondern einem jeden, der es verlangte, einen Attest zu geben, daß er der Britischen Vorschrift gemäß geschworen habe, die von ihm versandten Güter wären seine. So schrieben dann freilich die Magistrate die Unwahrheit, aber keine von ihnen beschworne Unwahrheit. Doch

gesezt, es wäre allenthalben alles so ehrlich geschworen, als es jenes stolze Volk verlangte, so war die Folge davon diese, daß kein Franzose oder Spanier Waaren aus dem Norden committiren oder die seinigen dorthin in Verkaufs-Commission senden konnte. Wol aber mußten die Nordischen Kaufleute jenen ihre Waaren in Verkaufs-Commission zusenden, und was sie von dorther bedurften, durch Einkaufscommission ziehen. Alles reiner Vorteil von 2 p. C. wenigstens auf jede hin oder her gehende Waare für die Kaufleute der bekriegten Nationen! Es ist mir unbegreiflich, daß doch bisher nicht ein Britte aufgestanden ist, um seinem Volke zu sagen, daß dessen Eigensinn die Vorteile seiner Feinde grade zu vermehre, an statt sie zu mindern.

§. 14.

Friedrich der Grosse hatte nach dem Aachener Frieden für die in dem Oesterreichischen Successions-Kriege seinen Untertahnen von den Britten auf der See zugefügten Kränkungen, welche auf 200000 Rthlr. berechnet wurden, sich durch Einbehaltung der von ihm übernommenen Schlesischen Schuld bezahlt gemacht, wovon ich schon bei anderer Veranlassung B. 3. C. 6. §. 14 etwas gesagt habe. Als in dem lezten Seekriege die Britten dies Spiel so arg trieben, nahm Catharina eine Maasregel, deren sich

ganz Europa damals erfreuen konnte, indem sie fast alle nicht im Krieg begriffene seefahrende Nationen für die sogenannte bewafnete Neutralität verbündete, und diesem Bündnisse durch ihre Flotten Achtung verschafte. Aber leider! ist noch nichts dadurch entschieden, und, ungeachtet der Friede, der diesen Krieg beendigte, unter Russischer Vermittelung geschlossen ward, hat doch Grosbritanien in keinem Artikel desselben seinen Anmassungen fürs künftige entsagt. Dagegen hat der lezte Seekrieg in der Ostsee Vorfälle entstehen gemacht, welche denen Grundsäzen, auf welchen das Bündnis für die bewafnete Neutralität beruhet, gerade zuwieder waren. Sehr unerwartet ward Schwedischer Seits selbst das Geld auf neutralen Schiffen für Contrabande erklärt, und ein Lübekisches Schiff, noch ehe diese in ihrer Art ganz unerhörte Verfügung gehörig bekannt gemacht war, in Schweden aufgebracht. Hier aber hörten wir, daß von unserer friedlichen Elbe Caper unter Russischer Flagge auf den Fang der Schwedischen Retourschiffe von China ausgelaufen waren, und daß, da ihnen dieses mislang, eines derselben ein neutrales nach Cadix gehendes Schiff in der Mündung der Elbe unter dem Vorwande weggenommen hatte, weil auf demselben Leute in Türkischer Tracht, eben die oben S. 251 erwähnten Marokkaner, sich befanden.

§. 15.

Alle bisher in öfteren Seekriegen begriffen gewesene Völker haben mehr und mehr erfahren, daß die Kaperei der Kauffardeischiffe keinen Gewinn bringe, der Krieg mag laufen wie er wolle, insonderheit seitdem es so gewöhnlich geworden ist, daß auch feindliche Schiffe versichert werden. Man hat wol in Schriften darüber gestritten, ob dies den Untertahnen einer im Krieg begriffenen Nation zu erlauben sei. Noch aber hat kein Staat Geseze dawider gemacht. Die hohen Prämien im Kriege sind so anlokkend, und der Grund hat in der Taht viel Gewicht für den Staats-Mann, daß durch dieselben selbst die glüklich ankommenden Schiffe der feindlichen Nation seinem Staate einträglich werden. Aber wenn der Gewinn von der Kaperei sich zwischen zwei feindlichen Nationen ungefähr ausgleicht, so mag es doch mit dem von den Assecuranz-Prämien nicht immer eben so stehen. In dem Anfange des lezten Seekrieges kamen einige Westindische Flotten, für welche man in England sehr besorgt gewesen war, glüklich an. Ich wünschte einem hier anwesenden Engländer, einem grossen Assecuradör, Glück dazu. Gut genug, sagte er, doch würde mir das Herz leichter sein, wenn ich in den Zeitungen läse, daß die Französischen Ostindien-Fahrer, die man jezt erwartet, glücklich eingelaufen wären. Ich verstand ihn nicht sogleich, und mußte fragen,

warum? Als ich aber nachher in den Zeitungen von mehrern derselben gelesen hatte, daß sie von den Engländern genommen wären, so erfuhr ich auch bald darauf, daß dieser Mann einen grossen Bankerott gemacht hatte. Ich habe schon erwähnt, was ohnehin bekannt genug ist, daß gegen das Ende des Krieges alle in demselben begriffene Nationen den neutralen Flaggen die Fahrt auf ihre Colonien erlaubten. Nun hatte die Kaperei der Engländer, wie der Franzosen, wenig andere Gegenstände, als etwa noch die Ostendisirten Schiffe. Sie ward also fast ganz aufgegeben.

Fast mögte man die Hofnung fassen, daß die kriegbegierigen Nationen bei künftig ausbrechenden Kriegen endlich weise genug werden werden, um in Ansehung der Kauffardeischiffe es eben so zu halten, wie man, bei der jezt allgemein eingeführten mildern Art Krieg zu führen, es in Ansehung der Landfrachten hält, welche mit ihren Kaufmannsgütern von regulären Truppen nichts, und, wenn überhaupt die gute Disciplin bei den Heeren sich erhält, wenig von den Marodören zu fürchten haben. In dem ganzen siebenjährigen Kriege sind gewiß wenig Beispiele von Beraubung der Landfrachten vorgefallen. Und warum sollte nicht mit gleichem Grunde ein wehrloses Kauffardieschiff, das nichts als Waaren fährt, die keine Beziehung auf den Krieg haben, eben so sicher über Meere

gehen dürfen, als ein Fuhrmann zu Lande? Es kömmt dazu, daß die kriegführenden Mächte viele Schwierigkeit haben, ihre Kriegsschiffe zu bemannen, so lange die Kaperei lebhaft geht. Das erfuhr England in den ersten Jahren des lezte n Seekrieges. Die Handlung des Staats wird selbst dem Volke, welches alsdann wenn es das Uebergewicht auf der See mit seinen Flotten hat, sehr dadurch erschwert, und es verträgt sich nicht mit dem jezigen Gange derselben, daß die Kauffardeischiffe sich in Häfen versammeln, und auf die Convoi warten müssen, folglich keine Speculation und Conjunctur Statt hat, wenn die Waaren Einer Gegend und Einer Art mit ganzen Flotten ankommen, oder abgehen. Friedrich der Grosse hat denn doch wirklich den Wink dazu andern Staaten gegeben, indem sein Handlungs-Tractat mit den Nordamericanischen Freistaaten den Artikel enthält, daß, wenn zwischen beiden Staaten einmal Krieg entstehen sollte, die Kauffardeischiffe von beiden eine freie Fahrt behalten sollen. Nur Schade, daß dies Beispiel weniger wirksam werden mögte, weil schwerlich jemals ein Krieg zwischen Preussen und Nordamerika entstehen wird!

§. 16.

Indessen bleibt eine starke und wol unterhaltene Seemacht ein unentbehrliches Mittel zur Erhaltung

der Schiffahrt und Seehandlung für ein Volk, das im Besiz von beiden ist, und von Zeit zu Zeit in Kriege verwickelt zu werden fürchten muß. Wir sehen seit zehn Jahren an Venedig, welches von der kleinen Republik Tunis seine Seefahrt gestört sieht, was für Schaden ein solcher Staat davon habe, der seine Handlung durch seine Seemacht lange Zeit geschüzt hat, wenn es von ihm kund wird, daß er dieselbe habe verfallen lassen. Freilich ist so mancher kleine handelnde Staat, welcher diesen Gedanken nicht fassen kann. Von diesen kann hier nicht die Rede sein, und sie müssen dann freilich in Kriegszeiten sich von einzelnen gewalttähtigen Seemächten vieles gefallen lassen, das dem Völkerrechte ganz entgegen ist. M. s. §. 13. ff.

§. 17.

Insonderheit beruhet die Sicherheit des Colonie-Handels und die Erhaltung des Besizes entfernter Colonien auf der Seemacht, die ein Staat zu unterhalten im Stande ist; und dies um so viel mehr, da es mit den Kriegen der Europäischen Staaten seit einem Jahrhundert eine solche Wendung genommen hat, daß sie fast alle Handlungs-Kriege und die Colonien der Preis des Kampfs gewesen sind. Holland hat in dem lezten Seekriege erfahren, wie wenig es bei seiner verfallenen Seemacht seine Colonien zu erhalten im Stande war.

§. 18.

Auch die im Grossen und in entfernten Meeren betriebene Fischerei erfodert den Schuz der Seemacht nohtwendig. Im vorigen Jahrhundert konnte Holland noch wagen, mitten im Kriege seine Fischereien fortzusezen, weil es dieselben durch seine Seemacht schüzen konnte. Aber im lezten Kriege mußte es sogar gebieten, daß kein Schiff weder zum Wallfisch- noch zum Heeringsfange auslaufen sollte. Nordamerica wird blos seiner Fischerei wegen Ursache haben, eine Seemacht in Stand zu sezen, die es sonst um so mehr entbehren könnte, da es keine entfernte Colonien hat, und schwerlich jemals dergleichen erwerben wird.

§. 19.

Die Errichtung und Unterhaltung einer Seemacht beruhet auf denen Hülfsmitteln, die oben Buch 3. C. 4 angeführt worden, noch mehr, als die ausgebreitete Schiffahrt einer Nation selbst. Dies beweiset die Geschichte aller sogenannten Seemächte und auch noch deren jeziger Zustand. Für diese Seemacht sind gute Navigations-Schulen ein noch mehr nohtwendiges Hülfsmittel, als für die Kauffardei. Ein Kriegs-Schiff ist an sich von einem so grossen Wehrt, daß man mehr Ursache hat, für einen geschikten Führer desselben zu sorgen, als bei einem

Kauffardei-Schiffe. Zudem ist ein Schiff allemal desto schwerer zu regieren, je grösser es ist. Vielleicht liesse sich behaupten, daß der Verlust so vieler Kriegs-Schiffe, den die V. Niederländer im lezten Kriege durch Stranden und Versinken erlitten haben, daran liege, daß sie jezt schlechtere Seeschulen als andere Staaten haben. Wie viel für die Seemächte auf die Kunst des Schiffbaues ankomme, werde ich nicht beweisen, sondern bloß anführen dürfen, daß jezt die Franzosen in derselben einen Vorzug gewonnen haben, welcher ihnen selbst von den Engländern willig eingestanden wird.

§. 20.

Aber ist es schweer eine Seemacht zu errichten, so ist es nicht minder schweer sie zu erhalten. Ein Fürst kann, wenn er eines langen Friedens gewiß ist, seine Landmacht schwächen und gewiß sein, daß, wenn er nur die Truppen, die er auf den Beinen hält, in Disciplin und Kriegsfertigkeit nicht zurück gehen läßt, und Geld und volle Magazine beim Ausbruch eines Krieges hat, er seine neu vermehrte Armee bald wieder werde in Stand sezen können. Aber in Ansehung der Seemacht gilt dieses nicht. Man muß im Frieden nicht viel weniger Aufmerksamkeit auf sie wenden, als im Kriege. Das schlimmste ist, daß die Schiffe selbst, wenn sie ruhig im Hafen liegen,

eben so bald als im Gebrauche abgängig werden, besonders im süssen Wasser. So manches Schiff wird im Frieden gebauet, um im Frieden wieder zu verfaulen. Auch der Vorraht in See-Arsenalen besteht größtenteils aus leicht verderblichen Dingen. Fehlt die gehörige Aufsicht auf diese, so erfährt ein Staat bei unerwartet ausbrechendem Seekriege so böse Folgen davon, als Holland in dem lezten Seekriege. Aber schon 1777 fiel es mir nicht Sachkundigen gar sehr auf, das Arsenal in Amsterdam so schlecht versorgt zu finden. Es wird daher einem Staate unendlich kostbarer, sich als eine Seemacht zu erhalten. Dänemark kostet seine nicht grosse Marine ungefähr 900000 Rthlr. jährlich, und dieses Geld ist von 1721 bis 1789 gewissermassen vergebens verwandt. Und bei diesem Aufwande selbst hat sich doch gezeiget, daß, wenn der der Marine vorgesezte Minister seine Sache nicht recht verstand, dieselbe sehr bald unbrauchbar ward, wovon noch neulich die Beweise aus den Jahren 1766 ff. im Druck erschienen sind. Frankreich hat eben dies unter Ludwig des XV. schlaffer Regierung mehrmalen erfahren, und England führte auch im vorigen Kriege über seinen so ungeschickten als eigennüzigen Lord Sandwich gerechte Klagen.

§. 21.

Indessen sehen wir doch auch Beispiele, daß ein Staat, wenn er nicht selbst in einen Krieg mit ver-

wickelt ist, der die Meere beunruhigt, seine Flagge in Respect halten könne, ohne Ein Kriegs-Schiff in See schicken zu dürfen. Dies hat insonderheit Friedrich der Grosse im lezten Seekriege bewiesen. Auch er schloß sich an die bewafnete Neutralität an, zu deren Behauptung er kein Schiff stellen konnte, und unter seiner Flagge liessen die Holländer ihre Schiffe sogar nach Ostindien gehen. Es ist auch zu erwarten, wenn es jemals dazu kömmt, daß das Recht der neutralen Flagge völlig festgesezt wird, daß diejenigen handelnden Staaten, welche keine Colonien in der Entfernung zu beschüzen haben, ihre Seemacht immer mehr werden eingehen lassen können, zumal da die Kosten derselben, insonderheit durch den zunehmenden Holzmangel, ihnen immer schwerer zu ertragen sein werden.

Auch darin hat sich der Seekrieg sehr geändert, und eben dadurch werden die grossen Flotten minder nohtwendig werden, daß man eingesehen hat, wie wenig durch grosse Seeschlachten entschieden wird. In dem vorigen Jahrhundert schlugen die Admirale, wo sie sich nur trafen, und der Sieg war unter gleich geübten Nationen gewöhnlich auf der Seite der zahlreicheren Flotte. In dem lezten Seekriege aber fiel unter etlichen und zwanzig Seegefechten, nur ein grosses entscheidendes vor.

§. 22.

Für kleine, insonderheit für Freistaaten, die durch den Zwischenhandel blühen, sind wenige oder gar keine Maasregeln der Handlungs-Politik in Ansehung der Schiffahrt anwendbar. Denn nicht leicht eine derselben kann gewählt werden, ohne der Freiheit der Handlung, die von ihnen durchaus behauptet werden muß, einigen Eintrag zu tuhn, oder ohne dem Kaufmann in demjenigen, was seine Sparsamkeit ihm anräht, einen gewissen Zwang anzulegen. Er muß das Schiff wählen dürfen, welches sich ihm zur wolfeilsten Fracht anbietet, oder auf welches er die Assecuranz am wolfeilsten finden kann, es mag ein einheimisches oder ein fremdes sein. Auch der Schiffs-Bau hängt in solchen Staaten von Umständen ab, welche durch politische Verfügungen nicht regiert werden können. Der Zwischenhandel führt solchen Häfen manches fremde Schiff zu, welches der Kaufmann wolfeiler kaufen, als auf den Werften seiner Stadt bauen lassen kann. Prämien auf den einheimischen Schiffsbau zu sezen, wäre zwar ein Mittel zu dessen Ermunterung. Aber diese Prämien müßten sehr groß sein, wenn deren Zwek erfüllt werden sollte. In unserm Hamburg ist daher die Frachtfahrt ein gleich freies Gewerbe für einheimische und fremde. So enge die Grenzen sind, innerhalb welcher die See für die Hamburgische Flagge frei ist, so hängt

doch an unserer Börse der fremde Schiffer neben dem Hamburger seine Anzeige, daß er auf einerlei Hafen mit ihm lade, ungehindert an. Auch in denen Ungeldern, welche ihren Grund in den Kosten der Erhaltung des Hafens und der Sicherung der Fahrt von der See her haben, gilt kein Unterschied.

Dagegen aber fehlt es nicht ganz in solchen Staaten an kleinern oder grössern Erschwerungen der Schiffahrt. Für Hamburg sind die Zunft-Gerechtsame des Amtes der Schiffbauer ein grosses Hindernis des Schiffsbaues in der Stadt, und machen auch die Reparaturen der Schiffe innerhalb des Hafens kostbar. Der Wallfischfang ist mit einer freilich kleinen Abgabe von jedem gefangenen Wallfisch beschweret, wenn dagegen England durch ansehnliche Prämien eben diese Fischerei ermuntert hat. Dergleichen Dinge rühren von ältern Zeiten her, wann man nicht alles, so wie jezt, zu überlegen brauchte. In andern Staaten machen Zeit-Umstände dergleichen neu entstehen. So hat z. B. Holland im Anfange des lezten Seekrieges seine Schiffahrt mit einem Last- und Veil-Gelde beschweert, und ist meines Wissens noch nicht im Stande, dasselbe wieder aufzuheben.

Siebentes Capitel.

Von der Handlungspolitik in Ansehung verschiedener Hülfsmittel der Handlung.

Dieses Capitel wird nur sehr kurz sein können und dürfen. Was der Regent in Ansehung der, im 4ten Buche nach der Schiffahrt, abgehandelten Hülfsmittel der Handlung zum Vorteil seines Volks zu tuhn hat, hängt teils mit den übrigen schon angegebenen oder beurteilten Maasregeln der Handlungspolitik sehr enge zusammen, teils wird es ein Gegenstand der Gesezgebung über die Handlung. Es würde mir also schweer werden, wenn ich dieß Capitel sehr dehnen wollte, Wiederholungen zu vermeiden, oder nicht demjenigen vorzugreifen, was ich über die Handlungsrechte und Geseze noch in dem neunten Capitel zu sagen habe. Weil indessen der Zusammenhang mich geleitet hat von den Banken, den Geld- und Wechselgeschäften nicht unter den Hülfsmitteln der Handlung, wie sie es wirklich sind, sondern bereits im ersten Buche zu reden, wo ich wenig von ihnen in politischer Rükſicht sagen konnte, so will ich vorzüglich über diese noch etwas in lezerwähnter Hinsicht

nachtragen; demnächst aber noch einige Anmerkungen über das Postwesen und die Erleichterungen kaufmännischer Reisen anhängen.

§. 1.

Die Banken sind von ihrem Anfange an in die Staatswirtschaft derer Völker, die sie errichtet haben, so verwebt worden, daß man ihres ursprünglichen Zweks, ein Hülfsmittel der Handlung zu sein, beinahe vergessen hat. Man hat sie vielmehr gemisbraucht, um dem Staat bei jeder ihm entstehenden Verlegenheit auszuhelfen. Republiken sind so wenig, als monarchische Staaten, dieses Vorwurfes frei. Der Schaz der Bank zu Venedig ist sehr früh in die Hände der Regierung gefallen, welche dafür Bürgschaft leistet. Dieß sagt Kruse in seinem Contoristen S. 427 der neuesten Ausgabe. Er konnte mir nicht seine Quelle angeben, und vergebens habe ich schon vor zwanzig Jahren in meiner Abhandlung von den Banken jeden näher davon unterrichteten gebeten, mir dieß historisch aufzuklären. Ich weiß nicht ob von dem so wol unterrichteten Verfasser der Beschreibung von Venedig, Leipzig 1771, mehr zu erwarten sei, und mögte denselben hiedurch darum bitten, falls ihm diese Zeilen vor Vollendung seines sonst schönen Buches zu Gesichte kommen mögten. Aber gewiß genug mag die Sache sein. Denn

schon seit so langer Zeit ist diese Bank geschlossen, und mit allem Ab- und Zuschreiben in deren Büchern wird niemand Herr eines Hellers aus deren ursprünglichem Fond, sondern man zahlt sich in baarem Gelde welches zweierlei Agio gegen das ganz imaginäre Bankgeld giebt oder trägt.

Die Georgen-Bank in Genua ist eine Zettel-Bank, welche bekanntlich vorlängst durch ihre grossen Vorschüsse an die Republik sich zur Eignerin des größten Teils ihrer Einkünfte gemacht hat. Doch waren ihre Zettel noch in Ehren, weil die Bank deren Belauf einem jeden zahlen konnte. Als aber der Staat in den unglüklichen Oesterreichischen Erbfolgekrieg verwickelt ward, leerte derselbe deren baare Casse aus. Jahre giengen unter vielen Anschlägen verloren, wie ihr wieder aufzuhelfen wäre, und die Aushülfe war endlich eine Verringerung ihrer Valuta in die Valuta di permesso, welche 5 p. C. schlechter, als die alte Bank-Valuta ist. Ich behalte mir auf die Zusäze vor, die kurze Geschichte des Misbrauchs anderer Banken zur Aushülfe derer Staaten, welchen sie angehören, in deren Bedürfnissen zu geben, und merke nur blos an, daß jezt keine Bank in Europa ist, die nicht dadurch mehr oder weniger zerrüttet worden wäre, ohne nur unter den Zettelbanken die Londoner, und unter den Girobanken die Hamburger Bank.

Wenn ich die Berliner Bank nicht mit in diese Reihe stelle, so ist es deswegen, weil sie so bald aufgehöret hat, der Handlung ihrem ersten Entwürfe gemäß zu dienen, und mehr eine Leihe- und Depositen-Bank, als eine Handlungsbank, geworden ist.

§. 2.

Als ich vor bald zwanzig Jahren eine in Büchern bisher fehlende Aufklärung über die Banken gegeben hatte, gelangte mehr als Ein Auftrag an mich, Vorschläge zur Errichtung einer Bank in solchen Staaten zu geben, deren Finanzen durch den siebenjährigen Krieg zerrüttet worden waren. Ich gestehe, daß ich damals noch die Zettelbanken als ein Mittel ansah, dem Staat seine zu grosse Schulden-Last zu erleichtern. Ich hatte in jener Abhandlung genug von den Gefahren ihres Misbrauches gesagt, so daß man mir zutrauen wird, daß meine Vorschläge sehr behutsam angegeben waren. Aber jezt preise ich, nach meinen spätern Einsichten, diese Staaten glüklich, in welchen man von diesen Anschlägen bald wieder abgieng; nicht deswegen, weil ich zu glauben aufhöre, daß Banken ein wahres Hülfsmittel für einen verschuldeten Staat abgeben können, sondern weil seit jener Zeit die Erfahrungen sich so sehr gemehrt haben, aus welchen nicht blos mir, sondern gewiß einem jeden Staatswirt einleuchtet,

1) daß eine Bank selten lange bestehe, ohne daß deren Hauptzwek verlassen und ihre Einrichtung so umgekehrt werde, daß dem Staat, statt vermeinter Hülfe, wesentlicher Schaden daraus entsteht. Der Misgrif ist leicht getahn, und die Folgen desselben äussern sich schnell; aber nicht so bald und leicht sind die Mittel ausgefunden, dem Uebel wieder abzuhelfen.

2) Daß jedem Staat, in welchem man den Gedanken, sich durch Papiergeld zu helfen, verlassen, und dagegen sich entschlossen hat, durch eine wolüberlegte Sparsamkeit und gebesserte Ordnung in den Finanzen sich zu helfen, dieses bald und sicher gelungen ist.

§. 3.

Ist dann noch etwa ein Staat in oder ausser Deutschland, in welchem noch eine Bank für die Handlung dienen könnte, wo dieselbe über kurz oder lang errichtet werden mögte, so nehme man dieß zur ersten Regel:

1) Man gebe den Gedanken so lange ganz auf, als der Staat oder dessen Regent in dringender Geld-Verlegenheit ist, und errichte ja nimmer eine Bank in der Absicht, dieser Verlegenheit abzuhelfen.

In dringender Verlegenheit sage ich. Denn daß eine Zettelbank einem blühenden Staat, und dem es nicht an andern Ressourcen fehlt, gleich von ihrem Anfange an zu Hülfe kommen könne, das beweist das Beispiel der Londoner Bank, welche von ihrem ersten Fond, 1200000 L. S. groß, 900000 sogleich an die Krone vorschoß. M. s. den zweiten Anhang zu meiner Abh. von den Banken. Der Mißbrauch erfolgt aber sehr bald auf den guten Gebrauch, und mögte auch wol in England nicht unterblieben sein, wenn dieser Staat nicht in einem ununterbrochenen Fortwuchs des Wolstandes sich seitdem befunden hätte. Aber wenn man mit dem Mißbrauch sogleich anfängt, so sind die Folgen davon unabsehlich.

2) Man sorge zuvörderst für gute Münze und einen recht zuverlässigen Münzfuß ehe man eine Bank errichtet. Das war der Fehler bei der Londoner Bank, daß sie zu einer Zeit errichtet wurde, da das Silbergeld in England äusserst schlecht war, und immer schlechter ward, so daß eine vollwichtige Guinea 30 Schilling in Silber galt; und dies drohete der Bank zwei Jahre nach ihrer Errichtung schon den völligen Umsturz. Ein gleicher Fehler drükt die Petersburgische Bank. Der Russische Münzfuß ist seit Peter dem Grossen nie recht zuverlässig gewesen, aber von eben der Zeit an

vollends unzuverlässig geworden, da deren Zettel um 100 Millionen Rubel in der Absicht vermehrt wurden, dem Russischen Adel auf seine Güter Vorschüsse tuhn zu können.

§. 4.

Schon bestehende Banken scheitern insonderheit an folgenden 3 Klippen:

1) An übertriebenen Darlehnen auf liegende Gründe. Doch davon habe ich genug in meiner Abh. von Banken gesagt.

2) Wenn der Staat seine Banknoten als eine Ressource ansieht, mit welcher er Krieg, so gar über seine Grenzen hinaus, führen könne. Vor diesem Fehler hütete Carl XII. sich, selbst in seinen äusserst dringenden Verlegenheiten. Die Bank blieb ihm noch immer heilig, selbst als er durch die Münzzeichen sich zu helfen suchte, die jedoch ein noch schlechteres Hülfsmittel als Banknoten für ihn gewesen sein würden, weil sie leichter nachzuahmen waren, als Banknoten. Auch hätte Carl XII. deswegen weiter mit Banknoten reichen können, weil er in den lezten Jahren auf seine Landes-Grenzen eingeschränkt war, und nur innerhalb derselben seinen Krieg fortsezen konnte. Aber nach seinem Tode hat das freier

gewordne Reich zweimal geglaubt, mit Banknoten offensive Kriege führen zu können. Zu dem ersten Kriege im Jahre 1741, war die Haupt-Hülfe ein Papier-Geschenk von 10 Mill. Thaler Silber-Münze. Weil aber dieser Krieg, wider Schwedens Hofnung, durch dessen Unglük innerhalb seiner Grenzen blieb, so konnte dies Papier da noch die Stelle des Geldes vertreten, und die Folgen dieses Mißgriffes wurden nicht so schweer empfunden, als da es sich in den siebenjährigen Krieg mischte, und auch jenseits des Meeres mit seinen Papier-Kräften Krieg führen zu können glaubte.

3) Eben so wenig lassen sich durch Papiergeld grosse Handlungs-Speculationen betreiben. Wie die Handelsmänner Dänemarks während des lezten See-Krieges in diesen schädlichen Irrweg geriehten, und wie dadurch für diesen Staat die größte Conjunctur, welche seinem Handel und Schiffahrt jemals entstanden ist, verloren gieng, und ganz zu seinem Verluste ausschlug, habe ich in dem vierten Anhang zu meiner Abhandlung von den Banken, ungern aber der Wahrheit gemäß, erzählt.

§. 5.

Die Französischen Assignate sind eine ganz neue Erscheinung in dem Geldwesen unserer Zeit. Sie

waren nicht zum Dienst der Handlung, sondern ganz zur Aushülfe des höchstverschuldeten Staats bestimmt. Sehr schnell aber traten sie in die Stelle des baaren Geldes, und verrükten den Gang der Handlung auf eine sehr unerwartete Weise, welche auf unbestimmbare Zeiten hinaus für diesen Staat belehrend sein mag. Wer hätte denken mögen, daß ein Papiergeld, welches nicht nur von dem Staat autorisirt und für zahlbar in den öffentlichen Einnahmen erklärt war, dem man seine Anwendung in dem Ankaufe eines so sehr begehrten nuzbaren Eigentuhms, der liegenden Gründe der Geistlichkeit, angewiesen hatte, und von dem man versprach, was niemals bei der Errichtung einer Bank für deren Zettel versprochen ist, daß sie, so wie sie in die öffentlichen Cassen zurückehrten, sollten vernichtet werden, und dieses gehalten hat, dessen totaler Wehrt auch bis jezt noch nicht der Masse des in Frankreich vorrähtigen baaren Geldes gleich kömmt; wer hätte, sage ich, denken mögen, daß eben dieses in weniger als zwei Jahren auf fast den halben Wehrt herabsinken, und dieß Volk in so böse Verlegenheit sezen würde, als je einem Volke aus dessen Ueberhäufung mit Banknoten entstanden ist? Ich gestehe auch gerne, daß meine Einsichten in dieses Fach nicht so weit gereichet haben, daß ich dieses zu Anfang vermuhtet hätte. Jezt aber dünkt mich, daß die Hauptursache von diesem schlechten Erfolg klar genug am

Tage liege. Die erste ist: weil keine Casse da war, welche auch nur zu Anfang den Zahlwehrt dieses Papiergeldes baar zu zahlen gehalten gewesen wäre. Es ist durchaus unmöglich, daß ein Papiergeld, von welcher Art es auch sei, sich nicht bald von dem baaren Gelde, so zu reden, losreisse, wenn nicht eine Casse da ist, die zu jeder Stunde durch unverzögerte baare Bezahlung die Inhaber desselben erinnert, daß dasselbe mit dem baaren Gelde Eins sein solle und für jeden Besizer des Papiers wirklich sei. Die zweite: den Käufern der geistlichen Güter war die Bezahlung auf jährige Termine bis zwölf Jahre hinaus gestellt. Also ward nur der zwölfte Teil dieses neuen Papier-Geldes zu Anfang anwendbar. Die dritte: der bisherige schwankende Zustand der Hauptangelegenheiten des Staats, hat manche in die Besorgniß gesezt, daß vielleicht dann es sich noch ändern, die Geistlichkeit die Oberhand wieder gewinnen, und die schon verkauften Güter sich wieder ohne Bezahlung eigen machen könnte; wie denn auch, aus dieser Ursache vielleicht, mit deren Verkaufe eingehalten worden ist.

Ueberhaupt scheint Frankreich der Staat zu sein, welchem am wenigsten von allen das Papiergeld zuträglich ist. Es hat nun in diesem Jahrhundert zwei sehr unglükliche ausgefallene Versuche mit der Bank des Lawd und mit diesen Assignaten, und zwischen beiden ei-

nen nicht allerdings glüklichen mit der Caisse d'Escompte gemacht. Gerade in diesem Volke haben einesteils so viele zwekwidrige Misgriffe den ursprünglichen bei diesen Papiergeldern abgezwekten Plan gestört, andernteils ist der Eigennuz der Gewinnsüchtigen so erfindsam gewesen, als es nicht leicht Beispiele in andern Staaten gegeben hat. Wenn Einmal das Papier-Geld sich von dem baaren Gelde losgerissen hat, so ist in einer Nation, wo das Einverständnis so weniger Banker in so wenigen Wechselpläzen so leicht ist, deren Vorteil gewiß, das Papiergeld mag steigen oder fallen. Bei ihnen ist die Voraussicht jeder Veränderung, die den übrigen im Volke fehlt. Sie können die Pfeifen schneiden, weil sie im Rohr sizen. Eben in der Woche, da ich dieses schreibe, ist der Curs von Paris auf Hamburg von 380 auf 280, daß ist, um 53 p. C. in acht Tagen gebessert hergekommen, aber auch schnell wieder gefallen. Welch ein ungeheurer Gewinn für diejenigen, die sich darnach zu halten wußten, daß er ihnen zuflieſsen mußte! Aber welch ein Nachteil, welch eine Irrung in der Handlung überhaupt!

Sehr wahrscheinlich wird dies der Nachkommenschaft zur Lehre dienen, und wenn der Staat sich von diesen Assignaten loß gemacht haben wird, wol niemals ein neues eigentliches Papiergeld in Frankreich wieder entstehen. Eigentliches, sage ich. Denn daß

die Staatsschulden und Actien nicht dazu gehören, glaube ich in dem 2ten Abschnitte des 3ten, und dem 1sten des 6ten Buchs der Abh. vom Geldesumlauf bewiesen zu haben.

Was von diesen in einem Buche des vorliegenden Inhalts erwartet werden mögte, habe ich bereis im dritten Buche gesagt.

§. 6.

Die Handlung gab nicht dem Postwesen den ersten Ursprung, sondern die Politik, als Ludwig XI sich durch untergelegte Pferde schnelle Nachricht von den Unternehmungen seines so sehr gefürchteten Feindes Carls des Kühnen, Herzogs von Burgund, zu verschaffen suchte. Bei den von dem damals Gräflichen Hause Tour und Taxis in den Niederlanden angelegten Posten, war vielleicht schon mehr Rüksicht auf die Handlung genommen. Als aber eben dieses Haus unter Kaiserlicher Autorität in Deutschland dieß gewinnvolle Geschäfte an sich brachte, belegte es manche schon damals beträchtliche Strasse der Handlung noch nicht mit Posten. Es hatte z. B. die zwischen Hamburg und Amsterdam noch in der Mitte des vorigen Jahrhunderts ganz vergessen, und überhaupt das nordliche Deutschland sehr übersehen. Lange Zeit war es allen Deutschen Fürsten unbegreiflich, daß

Posten einträglich sein könnten. Der grosse Kurfürst Friedrich Wilhelm fand es zuerst aus, legte Posten durch sein Land an, und damals war Sachsen noch sehr zufrieden, als es ihn dieselben auch bis weit über seine Grenzen ausdehnen sah.

§. 7.

Jezt kennt nun jeder Regent die Einträglichkeit derselben, und daß diese hauptsächlich auf dem Gebrauch beruhe, den die Handlung davon macht. Freilich macht man ihr dieses Hülfsmittel zur Betreibung ihrer Geschäfte mehr und mehr kostbar. Indeß wäre es der Frage wehrt, bis zu welchen Grenzen es mit dieser Verteurung gehen könne, wenn die Antwort sich nicht sogleich darin fände, daß sie ihr unentbehrlich sind, und sie freilich eine jede Verteurung derselben sich müsse gefallen lassen. Aber nur wenig Briefe, welche nicht durch die Handlung veranlaßt werden, haben eine solche Nothwendigkeit, daß nicht viele derselben ungeschrieben blieben, wenn das Postgeld zu hoch steigt. Als Friedrich der Grosse vor zwanzig Jahren das Briefporto um die Hälfte erhöhete, gestand mir der Director eines der größten Preussischen Postcomtore zwei Jahre nachher, daß die Einkünfte der reitenden Post nach dieser Verteurung sich nicht gemehrt hätten. Es waren also nur zwei Drittheile derer Briefe noch geschrieben,

welche vorhin mit dieser Post giengen; und auch dabei würde es sich nicht erhalten haben, wenn in Handlungsbriefen eben so viel, als in andern, hätte gespart werden können. Dies geschicht zwar genug, und der Kaufmann wird über manches kleine Geschäfte nicht schreiben, wenn die Post sehr teuer ist, sondern es aufschieben, bis mehr und wichtigere Geschäfte einen Brief notwendig machen. Weil aber dieß nicht immer geschehen kann, so ist der Grund, der den Regenten noch übrig bleibt, um die Handlung nicht mit gar zu hohem Postgelde zu belasten, blos dieser, wenn sie die Concurrenz mit Posten anderer Staaten fürchten müssen. Und dieser Grund wirkt bisher noch viel in denen Kreisen Deutschlandes, wo die Fürstlich Taxischen Posten mit den Posten anderer Fürsten concurriren.

Die fahrenden öffentlichen Posten sind ein großes Hülfsmittel der Handlung für Waaren von kleinem Gewichte bei beträchtlichem Wehrte, oder für solche, deren Versendung Eile erfodert. Dieß erkennt man nicht besser, als wenn man in solchen Ländern sich befindet, wo dieselbe fehlen, wie z. B. in Schweden, denn hier können die Einwohner der innländischen Städte und auch der Dörfer zu manchem Bedürfnis gar nicht gelangen, weil auch die Frachtfuhren selten vorfallen. Zwischen den Seehäfen und den innern

Landesstädten geht daher alles Gewerbe überaus träge und beschwerlich fort. Es ist unglaublich, nach wie vielen Dingen man dort vergebens fragt, die in Deutschland jedermann zu seinen Bedürfnissen rechnet, welche aber die Handlung bis dahin nicht vertreiben kann.

§. 8.

Die Leichtigkeit und Bequemlichkeit der Reisen giebt der Handlung eine große Erleichterung. Aber es ist auch gewiß, daß für dieselbe in keinem Lande leicht Raht geschaft werden kann, als wo die Handlung selbst viele Reisen veranlaßt, und wo viele Städte sind, aus deren Einer das wechselseitige Gewerbe den Kaufmann oder seine Gehülfen zu der andern ruft. Davon entsteht einem jeden, der England bereiset, sehr bald die Ueberzeugung, aber auch bei einigem Nachdenken diese, daß in dem größten Teile Deutschlands nicht eben die Vorteile und Annehmlichkeiten zu bewirken sind. Aber ein anderes ist, sie nicht bewirken können, und wieder ein anders, den Reisenden unter so vielen Unannehmlichkeiten und Beschwerden, und eben dabei unter so großen ungebührlichen Kosten, leiden lassen, als dieß bisher noch in dem nordlichen Deutschland geschieht. Ich will aber mich hierüber nicht verbreiten, sondern werde nur auf meine in das lezte Stück des nun

wieder abgebrochenen Neuen deutschen Museums eingerükte Abhandlung über diesen Gegenstand, und darneben auf meine Reisebemerkungen über Holland und England verweisen dürfen. Was ich in meinen Reisebemerkungen über Schweden von der Art dort zu reisen erzählt habe, giebt wenigstens den Beweis, wie leicht, wenn gleich nicht in allen Umständen angenehm, man das Reisen auch in einem solchen Lande machen könne, wo die Handlung noch weit weniger Veranlassung zum Reisen entstehen macht, und das Clima und der Boden mehr Hindernisse in den Weg legen, als in dem nordlichen Deutschland.

Achtes Capitel.

Von der Handlungspolitik in Ansehung der Zölle.

§. 1.

Ich bin zwar eine Weile angestanden, ob ich nicht in diesem Buche von mehr als derjenigen Art der Abgaben, welche die Handlung absonderlich treffen,

das ist, von den Zöllen reden wollte. Denn freilich ist dem Kaufmanne eine allgemeine Einsicht in diese wichtige politische Materie von den Abgaben sehr nothwendig, nicht nur in solchen Staaten, wo er Teil am Regiment nimmt, sondern auch in solchen, wo er mehr und mehr erwarten kann, über diesen Gegenstand zu Rathe gezogen zu werden. Das erste hat nicht nur in Frankreich seit der Revolution, sondern auch in so manchem Freistaat, insonderheit Deutschlands, Statt. Das zweite geschieht in monarchischen oder der Monarchie sich nähernden Staaten nicht nur mehr und mehr, sondern unsre Zeiten haben der Beispiele so viele von Männern, die aus dem Kaufmannsstande von ihren Landesherrn zur Direction über Finanzen übergezogen sind. Aber auch solcher Beispiele sind viele, daß in dem Regimente der handelnden Freistaaten, und in den Köpfen einzelner von ihren Fürsten ins Ministerium gezogener Kaufleute, richtige Einsicht in diese wichtige Materie sehr gefehlt habe. Selbst der mit hohem Recht gepriesene Colbert sahe in dieser Sache nicht klar. Und jezt ist es gewiß Frankreichs Unglük, und die Hauptursache von dessen fortwährenden und jezt noch unabsehlichen Verlegenheiten, daß in seiner National-Versammlung wenig oder gar keine Männer aus dem Kaufmannsstande nach Nekkers Verdrängung aufgetreten sind, welche vom Finanz-

wesen, und insbesondere von den Abgaben, die richtige Einsicht gehabt hätten, welche nötig war, um der physiokratischen Theorie entgegen zu wirken. Mirabeau nahm zwar diese mit in die Nationalversammlung; aber bald durch reinere, ihm nun entstehende praktische Kenntniß geleitet, gestand er, daß sie auf einen so großen Staat, wie Frankreich, nicht andwendbar wäre.

Um jedoch in der noch übrigen Ausarbeitung dieses Buchs so viel möglich das Ebenmaas zu behaupten, über welches ich doch schon hin und wieder ein wenig hinaus geschritten bin, will ich lieber das, was ich dem Kaufmann über die Abgaben im Allgemeinen sagen zu können glaube, für die Zusäze aufbehalten.

§. 2.

Schon mehrmalen hat der Zusammenhang mich darauf geleitet zu erwähnen, wie die Regenten der Erde von den ersten Zeiten her, da Handlung entstand, sich dieselbe durch Auflagen einträglich gemacht haben, und wie dies auch lange der einzige Gesichtspunct geblieben sei, in welchem man die Handlung mit Abgaben belegt hat. Es ist auch noch der einzige Zwek der Türken und anderer Völker, welche keine eigentliche Handlungspolitik kennen und üben. So lange es dabei bleibt, sind die Abgaben mässig. In

der Türkei zahlt man für alle aus- und eingehende Waaren nur drei Procent.

§. 3.

Indessen erschwerten auch schon vor Alters die Zölle die Handlung aus folgenden drei Ursachen:

1) Man hob diese Zölle von ausgehenden Waaren so, wie von einkommenden, und erschwerte dadurch den Producten- und Manufacturhandel des eigenen Landes gar sehr. Die Regenten schienen dabei nicht mehr zu denken, als: wer handelt, hat Geld, und kann davon geben, er handele mit Landes oder mit fremden Waaren.

2) In jenen Zeiten waren die grössern Europäischen Staaten unter viele Herren geteilt, die in einigen ganz unabhängig waren, in andern zwar von Einem Oberherrn abhiengen, aber doch landesherrliche Rechte übten. Diese suchten nun von jeder durch ihr Land oder aus demselben gehenden Waare für sich zu gewinnen. Sie legten also an ihren Grenzen allenthalben Zölle an, und so konnte keine Waare einen weiten Weg verführet werden, ohne eine Menge Zölle zu bezahlen. Dies veranlaßte das Entstehen zahlloser Zölle in allen Staaten, die nicht früh Einem Oberhaupte unterwürfig wurden. Denn in die-

sen wurden die Zölle zwar eben so wenig vergessen, aber fast allein an den Grenzen und in Häfen angelegt.

§. 4.

Hievon ist nun noch vieles in dem jezigen Zustande von Europa übrig geblieben, wenigstens bei den gebesserten Einsichten der Regenten nicht ganz gehoben. In Frankreich hat man erst in den lezten Jahren vor der Revolution angefangen, die Zölle zwischen den Provinzen aufzuheben, welche noch von der Zeit her bestanden, da dieselben so viele besondre Herren hatten. Maria Theresia fand es noch eben so in den verschiedenen Teilen des Oesterreichischen Kreises. Sie hob sie zwar hier größtenteil auf, aber zwischen diesem Kreise und den übrigen Staaten ihres Hauses bestehen dieselben noch größtenteils. Auch Friedrich II. hat die Zölle zwischen seinen alten und neu erworbenen Staaten noch auf eben die Art bestehen gelassen, wie er sie fand. Wer von Hamburg über Berlin nach Schlesien reiset, muß für jedes zollbare Bedürfnis seiner Reise zweimal, und reiset er ins Glazische, ein Drittesmal bezahlen.

§. 5.

Noch jezt bestehen tn allen Staaten eine Menge Zölle und Abgaben, bei welchen sich kein Zwek annehmen läßt, als daß sie dem Regenten Einkünfte

verschaffen sollen. Aber eben das ist billig und recht, wenn die Gegenstände dieser Zölle gehörig gewählt sind, und in der Art sie zu erheben dahin gesehen wird, daß sie die Handlung nicht zu sehr stören, wenn es gleich unvermeidlich ist, daß sie nicht dem Kaufmann Mühe machen. Zwar habe ich den Vorwurf nur gar zu oft lesen müssen, daß ich, durch meine Lage verleitet, für eine von allen Zöllen freie Handlung eingenommen sei.

Aber wie kann man das von mir annehmen, da ich in so vielen Stellen, daß es mir Mühe machen würde, sie alle anzuführen, laut erklärt habe, daß ich eine völlige Freiheit der Handlung in dem jezigen Zustande Europens für nicht rahtsam, ja für unmöglich halte? (*) Ich habe, wo ich über Auflagen ge-

(*) In der ersten Unterredung, die ich mit dem Grafen Mirabeau bei seinem Aufenthalt in Hamburg hatte, war seine erste Voraussezung, daß ich dem physiokratischen System anhinge. Als ich ihm dies verneint hatte, fragte er: Wenigstens werden Sie doch für die völlige Freiheit der Handlnng sein? Auch das nicht, antwortete ich, sondern ich halte sie in dem jezigen Zustande Europens und selbst der Handlung für unmöglich. Das wundert mich, sagte er, von einem Schriftsteller zu hören, der in einer Handelsstadt lebt, wo die Handlung so frei sein muß, und welche bei einer allgemeinern Freiheit der Hand-

schrieben, den Auflagen auf den Genuß den Vorzug gegeben. Ich habe sogar den Salz- und Tobakspachtungen das Wort geredet, wenn man es in dem Wege der Zölle und der Accise nicht mit beiden zwingen kann, und behalte mir vor, in den Zusäzen noch mehr für die Auflagen auf den Genuß zu sagen. Zölle, die von den Gegenständen des Genusses bei deren Einfuhr ins Land gehoben werden, erscheinen mir keineswegs deswegen verwerflicher, weil der Kaufmann bei deren Einfuhr sie zahlen muß, als die Accise, die im Lande davon gehoben wird. Kein Staat kann sie entbehren, wenn er sich Geldeskräfte verschaffen will. Sie sind das beste Mittel der Regenten, um dem Gelde in seinem Umlauf, so zu reden, aufzulauern, und aus jeder Hand einen Teil desjenigen zu heben, was seine Bürger zu ihrem Geldauskommen rechnen. Dies war der Haupteinwurf, mit welchem ich das physiokratische System am Ende m. Abh. vom Geldesumlauf bestritten habe; ein Einwurf, von welchem ich noch immer glaube, daß er den Verteidigern dieses Systems unauflöslich bleiben werde.

Freilich hat es der Kaufmann schweer dabei, und in wenigen derer Staaten, wo man es mit den Zöllen

lung erst recht blühen würde. Sie sehen, sagte ich, daß meine Lage mich nicht in meinen Schriften leitet.

hoch treibt, ist genug dafür gesorgt, die Einhebung derselben so leicht und einfach einzurichten, wie es doch möglich sein muß. Dies kömmt daher, weil fast in allen diese Abgaben und Zölle in dem Maas vervielfacht sind, wie die Bedürfnisse des Staats zunahmen, oder, daß man es hie und da noch zu sehr beim alten läßt, und Zölle, die doch zulezt in Eine Kasse fliessen, verteilt gehoben werden, weil sie ursprünglich verschiedene Bestimmungen hatten. Ich werde davon in den Zusäzen Beispiele geben.

§. 6.

Aber in neuern Zeiten hat man, so viel ich auffinden kann, erst angefangen, die Zölle als ein Mittel anzusehen, durch welches die Handlungspolitik die Handlung nach ihren wahren oder falschen Grundsäzen zu leiten vermag. In der Taht sind sie das einzige Mittel, welches ausser den Handels-Verboten zu diesem wichtigen Zwek angewandt werden kann, und in manchen Fällen den Handels-Verboten weit vorzuziehen. Das wenige, was ich davon hier zu sagen nötig glaube nach dem, was schon davon gesagt ist, kann abermal nach den vier allgemeinen Arten der Handlung eingeteilt werden.

§. 7.

I) In dem Productenhandel können die Zölle grosse Dienste tuhn. Aber das Verfahren in Aufle-

gung dieser Zölle ist natürlich sehr verschieden bei Producten, welche Bedürfnisse des Lebens, und solchen, welche Materialien der Manufacturen sind. Jene ertragen nicht eher Zölle, wenigstens keine von Belang, als wenn ein Volk durch die Fruchtbarkeit seines Bodens und den Fleiß seiner Landbauer gewis davon ist, der fremden Einfuhr entbehren zu können. Unter solchen Umständen hat England deren Einfuhr sogar verbieten können, wenn nicht der Preis im Lande über ein bestimmtes Mittel geht. Holland aber wird nicht nur sie nimmer verbieten, sondern auch bei ihrer Einfuhr nicht hoch belasten dürfen. Will dann aber ein solcher Staat von deren Genuß noch etwas haben, so muß er dies durch die inländische Accise tuhn, bei deren Einhebung nicht mehr die Frage ist, ob diese Lebensmittel einheimisch oder ausheimisch sind? Weit minder bedenklich sind Zölle, welche auf die Einfuhr solcher Producten gelegt werden, die schon zu den Bedürfnissen, des Wollebens gerechnet werden können, z. B. Weine, Branntweine, ausländische Früchte, u. d. gl. Von diesen muß der Staat schon heben können, was ihm nötig und billig ist, so bald sie an seine Grenzen kommen.

Bei den Materialien der Manufacturen kömmt es darauf an, ob ein Land fruchtbar und volkreich genug ist, um gewisse Producte hervorzubringen, aber

nur durch den zu wolfeilen Preis der von aussen her eingeführten Producte gestört wird. Dann giebt eine Auflage auf die Einfuhr ein sicheres Mittel ab, die inländischen Producte in ihrer Concurrenz mit den Ausländern zu heben. Z. E. ein Land brauche lauter ausländisches Leder, so wird eine Auflage auf dasselbe den Gebrauch und die Bearbeitung des inländischen Leders schon befördern können.

Wenn jedoch das Land schon Manufacturen hat, die dieses Material, z. B. Wolle, Flachs, lebhaft bearbeiten, so tuht es sehr unrecht, wenn es dessen Einfuhr blindlings durch Zölle beschwert. Am schädlichsten ist der Misgrif, wenn man das zur Producirung dieser Materialien nötige Gesäme mit Einfuhrzöllen hoch belastet, oder wol gar den Handel damit unter Privilegien oder Monopolien stellt. Und diesen Misgrif taht doch wirklich Friedrich der Grosse in Ansehung des seinem Schlesien und seinen Westphälischen Staaten so höchst nötigen ausländischen Leinsaamens.

§. 8.

Indessen kann durch solche Auflage allein keine Ausfuhr der Producten entstehen, bis andere Ursachen einwirken, welche den Landbau heben und den Vorraht der Landesproducte so zunehmen machen, daß der

Ausländer sie wolfeiler als bei sich oder bei andern Völkern findet. Gros-Britanien hat in dieser Absicht einen Weg erwählt, in welchem es noch keine Nachahmer gefunden hat. Aber vorher war der wichtige Schritt getahn, daß man die gemeinen Weiden in dem größten Teile des Landes aufhob und einteilte. Bis jezt ist dies bei weitem nicht überall geschehen. Dennoch aber hat es auch selbst denselben aufgeben müssen, nachdem es etwa achzig Jahre durch grosse Vorteile davon gezogen hat. Dies war die Gratification auf die Ausfuhr des Korns, wovon schon oben geredet ist. In den meisten Europäischen Staaten ist man desto ängstlicher über die Ausfuhr des Korns; und manche, insonderheit kleine zwischen solchen Nachbaren belegene Staaten, welche oft die Korn-Ausfuhr sperren, haben grosse Ursache, darin behutsam zu sein. Alsdann aber ist es nicht durch Zölle und Auflagen, sondern durch völliges Verbot, daß man diese Handlung zu zwingen sucht. Rusland übte ehemals eine für den Ausländer sehr beschwerliche Handlungspolitik in Ansehung des Korns aus. Wer in Archangel Korn laden ließ, mußte den dritten Teil des Vorrahts dort bis zum nächsten Jahre liegen lassen, damit das Land vor Mangel sicher bliebe. Nun war das Korn, welches man ausführte, alles schon im Winter vorher gekauft und bezahlt. Die Zinsen für diese Zeit kamen schon dem Handel zur

Last, und für das zurückbleibende Ein Drittel mußten sie noch ein Jahr länger getragen werden. Indessen hinderte dieses den Handel lange Zeit noch nicht, weil der Einkaufs-Preis so gar geringe, in Kasan zu Anfang dieses Handels nur 7 Rubel für die Last Roggen, war. Als aber durch die Concurrenz, insonderheit in und nach dem Hungerjahre 1771, der Einkaufspreis stieg, hätte sich dieser Handel ganz verlieren müssen, wenn nicht diese Verordnung aufgehoben wäre.

§. 9.

II) In dem Colonie-Handel wendet die Handlungspolitik die Zölle auf sehr verschiedene Weise an. England nimmt von seinen Colonie-Producten grosse Abgaben, die der inländische Consument tragen muß. Aber bei deren Ausfuhr wird dieser Zoll im Drawback zurük gegeben. Sonst würde der ausländische Vertrieb nicht möglich sein. Frankreich aber ließ bis an die Zeit der Revolution diesen Zoll in den Händen der Eigner, gab ihnen ein sogenanntes Aecquit â caution, bis die Ankunft der Waare am Orte der Bestimmung bescheinigt war.

§. 10.

In Ansehung der auf die Colonien versandten Waaren sind die Zölle der meisten Nationen sehr hoch.

Schon oben ist gesagt, daß jedes Mutterland durch die strengsten Verordnungen den Handel mit den Colonien an sich zu halten suche. In der Voraussezung, daß man dies erzwingen könne, suchen die Regenten ihre Vorteile von jenen Colonisten durch grosse Abgaben auf die Waaren zu ziehen, welche denselben von Hause aus zugeführt werden. Spanien treibt dieselben bis auf 20 p. C., bei andern sind sie etwas geringer. Indessen entsteht eben daraus eine starke Contrabande, wozu die Versuchung allemal um so viel stärker wird, je höher diese Abgaben sind. Da Gros-Britanien bei sich zu Hause selbst sie so wenig hindern kann, so ist leicht einzusehen, wie viel weniger sie in jenen entfernten Meeren gehindert werden könne. Einige dieser Nationen suchen dann dadurch sie vollends zu begünstigen, daß sie einzelne Colonien in jenen Gegenden zu Freihäfen machen. Dafür hat Holland seine dortigen Inseln St. Eustaz und Curazao, und Dänemark St Thomas erklärt. Sie hat nicht anders als sich mehren können, seitdem die Nordamericaner mit ihrem Gewerbe, das der Krieg gestört hatte, wieder in Ordnung gekommen sind. Die Antillen aller Nationen können ihre Zufuhr von nohtwendigen Bedürfnissen nicht entbehren. Sie verstekten zu allen Zeiten allerlei Europäische Waaren unter ihre erlaubten Ladungen, und unterlassen dies gewiß jezt weniger, als jemals. Spanien litt sonst

in dem Handel auf Süd-Amerika sehr durch die grosse Contrabande, welche von der portugiesischen Colonie St. Sacrament aus queer durchs Land nach Chili gieng. Der grosse Belauf derselben zeigte sich in der Menge von Piastern, welche die Portugiesischen Retour-Schiffe von Brasilien nach Lissabon brachten. Davon hat sich Spanien durch die Eroberung dieser Colonie in dem kurzen Seekriege 1777 losgemacht, und in seinen Zöllen, wie in seiner Handlung, dadurch sehr gewonnen.

§. 11.

III. In dem Manufactur Handel werden die Zölle hauptsächlich von den handelnden Staaten angewandt, um denselben nach dem Entwurf der Regenten zu lenken. Es ist klar, daß unter der Voraussezung, daß der Zoll richtig bezahlt werde, selbiger ein Mittel abgiebt, eine inländische Manufactur über die Concurrenz mit einer ausländischen zu heben, wenn man die Waare der leztern mit einem solchen Zolle belegt. Z. B. Rußland hat einige Zuckersieder. Sie arbeiten wenigstens 20 Procent teurer, als die Hamburger, und würden schon längst eingegangen sein, wenn nicht der Hamburgische Zucker mit etwa 15 p. C. belegt wäre. Allein man kann nur darauf rechnen, wenn die Waaren so groß und schweer sind, daß der Zoll nicht leicht bei ihnen betrogen werden

kann. Bei feinern Manufacturen gelingt dies nicht. Wie Portugal dies in dem Jahr 1703 erfahren habe, ist C. 4. §. 21 erzählt.

§. 12.

Dergleichen Erfahrungen veranlassen die Regenten unserer Zeit, zur Aufnahme ihrer Landes-Manufacturen, die auswärtigen lieber ganz zu verbieten. Auch davon ist im 4ten Cap. §. 22. schon mehr gesagt. Indessen bleiben die Zölle ein sehr schickliches Mittel für den Regenten, wenn er es mit einer Manufactur ernsthaft versuchen will, ob sie sich für sein Land schicke, oder nicht. Im letztern Fall, wenn andere Hindernisse, z. Ex. Knechtschaft, Mangel der Bevölkerung und der inländischen Circulation, teurer Preis der Materialien und Abneigung des geringen Mannes oder Trägheit an der Arbeit der ersten Hand Teil zu nehmen, und daneben ein übelgewählter Münzfuß entgegen stehen, so giebt es die Erfahrung, daß alle Verbote und Zölle den Manufacturen nicht aufhelfen, noch die Contrabande hindern können, bevor jenen Hindernissen abgeholfen ist.

Aber man muß von den Zöllen das lernen wollen, was sie lehren können. So mancher Fürst entschließt sich zu Handlungsverboten, nachdem er vergebens versucht hat, fremde Manufacturen durch hohe Zölle aus

seinem Lande zu halten. Sie hätten ihn lehren können, daß wenigstens vorjezt die Manufactur nicht sich für sein Land schicke, und daß er vorher auf Wegräumung jener Hindernisse und Erwekkung solcher Vorteile, die sein Land noch nicht genießt, sinnen müsse. Sobald aber das Verbot ergangen ist, so wird daran nicht weiter gedacht. Die Kontrabande geht in ihrem unwiderstehlichen Gange fort, und besteht dann noch die Manufactur dabei, so ist es mehr zum Schaden als zum Vorteil des Staats.

§. 13.

Der Wolstand der Manufacturen beruht sehr auf der Leichtigkeit, die Materialien derselben ganz roh oder mit der im B. 2. C. 1. §. 6—8. erwähnten Vorarbeit, zu bekommen. Kann man zu denselben nicht anders, als durch fremde Einfuhr gelangen, so versteht es sich, daß ein verständiger Regent diese so viel möglich erleichtern muß, wenigstens nicht dieselbe durch Zölle vertheuern darf. Indessen sind noch viele Länder, in welchen man dieselben nicht von Zöllen befreiet hat, welche von Alters her auf sie gelegt gewesen sind. Wann sie aber das Land selbst giebt, und man glaubt deren Ausfuhr sei den Manufacturen des Landes schädlich, so entschließt sich freilich fast jeder Regent, zu einem allgemeinen Verbot derselben. So hat England vorlängst die Ausfuhr seiner Wolle verboten. Friedrich II.

that dies ebenfalls für Schlesien, nicht nur in Ansehung der Wolle und des Flachses, sondern auch des Leinen-Garns.

Es ist aber unstreitig gerathener, durch Zölle, in denen man den Umständen verhältnismäßig folgt, die Ausfuhr derselben zu schwächen und den Preis dem Ausländer so weit zu verteuren, als es dienlich ist. Ja wir sehen Beispiele, daß die ganz freie Ausfuhr solcher Materialien, nachdem der Unterthan den Lohn gewisser Vorarbeiten daran gewonnen hat, den Manufacturen im Lande selbst dennoch nicht schadet, vielmehr eine Ursache wird, daß immer ein hinlänglicher Vorraht und wolfeiler Preis dieses vorgearbeiteten Materials sich findet. In Niedersachsen und Westphalen ist die Ausfuhr des leinen Garns gänzlich frei. Wenigstens hat kein Fürst eine Abgabe in der Absicht darauf gelegt, um die Ausfuhr dadurch zu erschweren. Indessen wird in dieser Gegend allenthalben so viel Leinen gemacht, und in Westphalen sorgfältig appretirt, als man nur irgend absetzen kann. Dies ist freilich nicht im allgemeinen anzunehmen.

Schlesiens Ausfuhr war vor der Preußischen Besitznehmung wol so groß dem Wehrte nach in Garnen, als in Leinen. Friedrich verbot die Ausfuhr der ersteren, um der letztern willen. Im Ravensbergischen

mußte sie frei bleiben. Dennoch wurden in 12 Monaten der J. 1790 und 91 in 1,207265 Thlrn. drei Vierteile des Werths in Leinen und ein Vierteil in Garnen ausgeführt. (M. s. das genauere S. 16. der 2ten Abt. der den Zimmermannischen Fragmenten entgegengesetzten Anmerkungen, Berlin 792.) Ein sichrer Beweis, daß die Ausfuhr des vorgearbeiteten Materials der Manufactur selbst nicht entgegen stand! Indessen ist gewiß, daß die zu freie Ausfuhr eines Products als Materials ohne alle Vorarbeit den Manufacturen durchaus entgegen steht. Z. B. in den hiesigen Gegenden besteht keine Papier-Mühle, wenigstens nicht in feinerem Papier, weil die Lumpen alle zu teuer von den Engländern und Holländern aufgekauft werden. Als in der Nachbarschaft Hamburgs deren Ausfuhr verboten, und der alleinige Ankauf den Papiermüllern zugewiesen ward, war die Folge davon, daß diese den Alleinhandel damit auch in der verbotenen Ausfuhr trieben. Denn davon war ihnen der Vortheil gewisser, als wenn sie ihre Gewerke erweitert und verbessert hätten, um mehr und besseres Papier zu machen. Es würde eine bessere Wirkung haben, wenn die Ausfuhr dieser groben nicht leicht auszuschleichenden Waare unter einem mässigen Zoll, aber mit der Bedingung erlaubt würde, daß die Lumpen nicht anders, als mit gehöriger Sorgfalt sortirt, ausgeführt werden dürften. Dadurch würde Eines Teils der Lohn dieser Vorarbeit

dem Lande erhalten, anderntoils dem Ausländer deren Preis so gesteigert werden, daß die Ausfuhr natürlich abnehmen müßte.

§. 14.

IIII. Was ich in dem fünften Capitel über die Handlungspolitik in Ansehung des Zwischen- und des Transithandels gesagt habe, hat mich so oft auf die Zölle geführt, durch welche man dieselben zu befördern, zu leiten, auch wol zu stören sucht, daß ich nichts mehr hinzuzusezen habe, ohne diesen Nachtrag zu demjenigen, was §. 5. und 21. jenes Kapitels gesagt ist:

Kleine Staaten, welche durch diesen Handel blühen, haben Ursache, sehr ernsthaft auf die Verbesserung ihrer Zollordnungen und die Simplificirung der Art zu sehen, wie ihre noch bestehenden Zölle eingehoben werden. Sie müssen mehr und mehr die Erschwerungen wegräumen, welche aus den an seinem Ort erwähnten Ursachen in beiden entstanden sind. Eben in diesen Erschwerungen liegt eine Ursache mehr, wodurch ihr Zwischenhandel geschwächt werden kann, welchem doch ohnehin so sehr nachgetrachtet und durch diesen oder jener oberherrlichen Befehl geschadet wird. Riga führe eine vieljährige Klage über die zu seinem Nachteil von seiner Beherrscherin gemachten Verfügungen im Zoll, nach welchen derselbe dort in Albertsthalern gerechnet

werden muß, da er in Petersburg nach Rubeln gezahlt wird, neben andern Beklemmungen seines Handels. Aber man sehe Münzels Tabellen über die Rigaische Licent-Portorien-Stadts-Accise- und Sund-Zoll-Taxe, nebst Schiffs-Ungeldern-Accidentien und zur Vertiefung des Dünastroms bewilligten Auflage-Verzeichnissen, Riga 1768. 4. nach, und beurteile daraus die noch von Alters her bestehende Weitläuftigkeit in dem Zollwesen dieser Stadt. Doch weiß ich nicht, ob es von derselben in ihrem jezigen Zustande abhänge, darin Aenderungen zu machen. Danzig hat noch dringendere Ursache, die Modalität in seinem ebenfals sehr verwikkelten Zollwesen zu bessern, seitdem die Preussischen Zölle seine Handlung so sehr bedrükken. Hamburg hebt unbeträchtliche Zölle, aber es sind deren vier unter so vielen verschiedenen Benennungen, von welchen einer bis zum Gottorpschen Vertrage mit den beiden Hauptlinien des Oldenburgischen Hauses geteilt ward. Jezt da er ganz Hamburgisch geworden ist, fließt die kleine Einnahme aus demselben in Eine Kasse mit den übrigen, wird aber doch noch besonders gehoben.

Neuntes Capitel.

Allgemeine Anmerkungen über die Handlungs-Rechte.

§. 1.

Die Handlung ist ein so wichtiges Geschäfte der bürgerlichen Gesellschaft, daß die gesetzgebende Macht grosse Ursache hat, in ihren Verordnungen sich derselben mehr anzunehmen, als irgend eines andern Geschäftes, das in den verschiedenen Verbindungen des bürgerlichen Lebens vorkömmt. Allein alle Gesez-Bücher neuerer Zeiten sind in Ansehung der Handlungs-Rechte sehr mangelhaft, und bis jezt ist der Preussische Staat der erste, welcher an dem 2ten Teil seines von §. 475, des 8ten Titels bis zu dessen Ende in dem neuen allgemeinen Gesezbuch ein gewissermassen vollständiges Handlungsgesez hat.

§. 2.

Die Ursachen davon sind diese:

1) Die am stärksten handelnden Nationen dieser Zeit machen neue nach dem Ruin des Römischen Reichs entstandene Staaten aus, deren Geseze und Verfassungen ihren Grund in Ursachen haben, die der

Handlung ganz fremde sind. Sie sind gesammelt, erweitert und in eine Art von Gesetz-Büchern gebracht, ehe diese Völker sich mit der Handlung ernsthaft beschäftigten. Manche derselben sind bis jezt noch sehr unvollständig, und daher haben die meisten derselben das Römische Recht als ein Hülfs-Recht für die Fälle angenommen, welche in jenen nicht beachtet waren.

§. 3.

2) Aber die Römer, so sehr sie sonst in ihren Sitten ausgebildet und so mannigfaltig die Vorfälle waren, in welchen es auf mein und dein, auf Recht und Unrecht ankam, so kannten sie doch die Handlung viel zu wenig. Die weitläuftige Sammlung ihrer Geseze erwähnt daher kaum des Nahmens der Handlung, und alles, was sich in denselben findet, das man als auf die Handlung anwendbar ansehen mögte, kann nur durch eine gewisse Accommodation, aber nicht dem Buchstaben nach, auf Handlungs-Vorfälle angewandt werden.

Das Römische Recht hat eine weitläuftige Lehre von Contracten, aber nichts von Handlungs-Contracten insbesondre. Nun sezen fast alle Geschäfte des Kaufmanns einen Contract voraus, der aber da, wo die Handlung lebhaft geht, eilfertig und ohne viele Formalitäten geschlossen wird. Indessen wendet der Rechts-Gelehrte, so gut er kann, aber sehr oft irrig,

seine römische Lehre von Contracten auf die Handlungs-Vorfälle an.

§. 4.

3) Seitdem die Handlung in Europa wieder aufgeblüht ist, sind deren Geschäfte anfangs, auf eine sehr einfache Art betrieben worden. Nach und nach aber sind eine Menge Erfindungen z. E. Wechsel und Assecuranz, hinzugekommen, welche die Geschäfte verwickelter und deren Entscheidung dem Rechts-Gelehrten schweer machen. Hier sehen nun zwar die Regenten und Obrigkeiten die Notwendigkeit ein, über diese Geschäfte insbesondre gewisse Verordnungen zu machen. Jeder handelnde Staat hat nun seine Wechsel-Assecuranz Makler- und Falliten-Ordnungen und seine Seerechte. Aber so, wie diese verfertiget worden sind, so sind auch wieder diese Geschäfte verwickelter worden, und jede dieser Verordnungen wird, wenn sie etwas alt ist, wieder unbrauchbar. Es entdecken sich auch Fälle, wofür sie nicht gesorgt hat, oder unerwartete schädliche Folgen ihrer Verfügungen. Rechtsgelehrte, denen man alsdann die Verbesserung und Erweiterung solcher Verordnungen auftragen mögte, müssen jezt weit mehr von der Handelung und ihrer Verwickelung wissen, als deren erste Verfasser wissen durften. Solche Männer aber sind sehr selten.

Anmerkung.

Es ist bekannt, daß die höchstverordnete Preussische Gesezcommission einen Entwurf zu dem vorhabenden neuen Gesezbuch durch den Druk ins Publikum verteilte und jedermann auffoderte, zu dessen möglichster Vollkommenheit durch Anmerkungen, die mit dem Entwurf fortliefen, oder durch Abhandlungen in dem bei Preisaufgaben gewöhnlichen Wege beizutragen. Fast alle Preismedaillen für die beiden ersten Teile wurden zweien Rechtsgelehrten in den Dänischen Staaten, den Herrn Professoren von Eggers in Kopenhagen und Schrader in Kiel zu Teil. Beide gehören zu denen seltenen Rechtsgelehrten, deren juristische Einsichten sich auf Philosophie und bei lezterem insbesondere auch auf Mathematik stüzen. Als der Entwurf des Handlungsrechtes erschien, glaubte ich, der ich kein Rechtsgelehrter bin, zum wenigsten durch Einsendung meiner damals nach gehöriger Umarbeitung in dem 1sten Bande der Handlungsbibliothek wieder abgedrukten Abhandlung über das Wechselrecht im Jahr 1785 einen Beitrag geben zu dürfen. Dieser ward von des Hrn. Großkanzlers Freyh. von Carmer Exc. gütigst aufgenommen, und ich aufgefodert, über das Ganze mit oder ohne Namen zu arbeiten. Meine damals wiederum schwache Gesundheit und mein längst genommener fester Entschluß, nie eine eigentliche Preisschrift

zu schreiben, waren Ursache, daß ich vor dem den erwarteten Preisschriften gesezten Termin gar nicht die Feder dazu ansezte. Im Jahr 1786 beehrte mich der Herr Großkanzler mit einem Schreiben, aus welchem ich erfuhr, daß über die Handlungs-Geseze gar keine beachtungswehrte Abhandlungen oder Anmerkungen eingelaufen wären, wie denn auch jederman wissen kann, daß gar kein Preis für diesen Abschnitt erteilt ist. Ein Beweis, wie selten unter den Rechtsgelehrten, Philosophen und Kaufleuten die Einsichten sind, welche zu einer richtigen Gesezgebung über die Handlung erfodert werden! Nun allererst folgte ich gerne der Auffoderung Sr. Exellenz, Hand an dies Werk zu legen. Aber schon vorher war die Ueberzeugung da, daß ich allein demselben nicht gewachsen sein würde. Ich vereinigte also drei Männer mit mir für diesen Zwek, deren tiefgehende Kenntnisse und Erfahrungen im Handlungsfach in unserer Gegend jedermann kennt. Diese sind Herr Georg Heinrich Sieveking, Teilnehmer an der grossen unter der Firma: Voght und Sieveking bekannten Handlung, Herr Ulrich Moller, Bevollmächtigter der fünften Assecuranzcompagnie, beide in Hamburg, und Herr Jürgen Hinrich Gädertz, Assecuradör und Teilnehmer an der Handlung unter der Firma, Gädertz und Wildfanck in Lübek. Von dem Eifer dieser würdigen

Männer in diesem auf meine Auffoderung unternommenen Geschäfte bewahre ich die Beweise in deren Manuscripten auf, welche deren der Ordnung der Paragraphen des Entwurfs folgende Anmerkungen enthalten, insonderheit aber in dem Manuscript der Resultate unserer Conferenzen über die Seegesezze. Durch diese vereinigten wir unsere bis dahin oft abweichenden Meinungen, und Hert Gädertz brachte bloß dieses Geschäftes wegen den ganzen Monat Januar des Jahrs 1790 mit uns in Hamburg zu. Es ist also vielleicht keinem Teile dieses Gesezbuchs so ernsthaft vorgearbeitet worden, als diesem, wiewol ich damit gar nicht angeben will oder kann, als wäre dasselbe in seiner endlichen Ausfertigung ganz unsern Vorschlägen gemäß erschienen. Mir wird man es nicht zur Eitelkeit auslegen, daß ich diese Umstände bekannt mache. Denn die würde mehr vergnügt werden, wenn ich einen jeden, der in dem Lauf jener fünf Jahre von meiner Arbeit etwas erfahren hat, in der Meinung liesse, ich hätte alles allein oder die Hauptsache getahn. Aber meinen Freunden bin ich es schuldig, dies ins Publikum zu bringen, da der verehrungswürdigen Preussischen Gesezcommission bei und nach der Herausgabe des Gesezbuches kein Anlaß scheint entstanden zu sein, diese Männer öffentlich zu nennen, die ohne Aussicht auf Prämien und Gewinn blos in dem Zwek arbeiteten,

etwas dazu beizutragen, daß der Preussische Staat zuerst von allen zu einem etwas vollständigen Gesezbuche über die Handlung gelangen mögte.

§. 5.

Bis jezt haben wir noch keinen Staat, ausser dem Preussischen, der durch ein neues allgemeines Gesezbuch Recht und Gerechtigkeit in den Zustand gesezt hatte, der den jezigen Zeitumständen und der Umbildung des Geistes und der Sitten der Völker dieser Zeit gemäß ist. In Rußland ist zwar der Anfang dazu gemacht, aber bis jezt auch nur alles beim Anfang geblieben. In Frankreich wird wahrscheinlich es sehr langsam damit gehen, und wenigstens der jezt bestehenden Nationalversammlung nicht zuzutrauen sein, daß sie grosse Fortschritte in diesem wichtigen Geschäfte machen werde. Indessen lässt sich erwarten, daß mehrere Staaten, deren Regenten die Handlung wichtig ist, früher zu einem vollständigen Handlungsgesezbuch gelangen werden, als das ganze Werk einer allgemeinen neuen Gesezgebung vollendet werden kann. Das preussische Gesezbuch gibt für jeden wenigstens die Gründlage. Aber auch noch immer wird man sich für Uebereilung dabei zu hüten haben, und es wird nötig bleiben, mit jedem einzelnen Teile der Gesezgebung über den Handel auf dem Wege zu verfahren,

den die Preussische Gesezcommission so weise gewählt hat. *

§. 6.

Weil indessen die Geschäfte des Kaufmanns in den wesentlichen Umständen so sehr mit einander überein stimmen, so haben die Kaufleute aller Zeiten und Länder vorlängst ohne Antrieb und Hülfe der Geseze sich natürlich für eine gewisse Norm ihres Verfahrens vereinigt. Der gute Glaube, und was demselben gemäß ist, sind der Hauptgrund desselben geworden. Mit Gesez oder ohne Gesez kann kein Mann hoffen, die

* Hamburg hat das älteste gedruckte Wechselrecht in seinem Stadtbuch seit 1603 gehabt. Eine spätere und für ihre Zeit ziemlich vollständige Wechselordnung erschien im Jahr 1725. Jezt hat die Hamburgische Commerzdeputation von ihrem derzeitigen Präses Hrn. G. H. Sieveking entworfne Materialien zu einem vollständigen und systematischen Wechselrecht mit besonderer Rüksicht auf Hamburg denkenden Rechtsgelehrten und Kaufleuten zur Prüfung vorgelegt auf 206 Octavseiten in Quartformat drukken lassen, um den Anmerkungen Plaz zu geben. Dies ist der wahre Weg, den man wählen muß, wenn solch ein Werk ausreifen soll, und man muß den Verlust einzelner Jahre dabei nicht achten, wenn nur möglich beste Vollendung daraus entsteht.

Rolle eines Kaufmanns lange zu spielen, wenn er sich nicht demjenigen gemäß bezeiget, was der gute Glaube erfodert. Die Empfindungen der Ehrlichkeit und Rechtschaffenheit mögen in seinem Herzen so schwach sein, als sie immer wollen, so muß er doch in seinen Geschäften den Schein derselben aufs äusserste behaupten. Wenn hunderte ja tausende von Menschen nach einerlei Bewegungsgründen und in gleichem Zwecke handeln, so entsteht natürlich eine Uebereinstimmung in ihrem Verfahren auch ohne Vorschrift der Geseze, d. i. eine Gewohnheit oder Usanz.

§. 7.

Die Geschäfte des Kaufmanns sind so mannigfaltig und gehen in einer solchen Geschwindigkeit zum Teil fort, daß der Kaufmann die Zeit nicht genug dabei zu sparen weiß. Es wird ihm zu weitläuftig, die gesezmäßige Art zu verfahren in ähnlichen Handlungen zu lernen und nachzuahmen. Jeder Handel, den man schließt, ist ein Contract. Nicht nur das Römische, sondern auch andere Rechte geben weitläuftige Vorschriften über die Contracte, die Bedingnisse, unter welchen sie gültig sein sollen, und schreiben gewisse Feyerlichkeiten vor, unter welchen sie vollzogen werden müssen. Der Kaufmann hat sich nohtgedrungen frei davon machen müssen, und schließt und vollzieht die wichtigsten Contracte mit Beiseitesetzung aller derer

Umständlichkeiten, welche bei minder wichtigen Vergleichen im bürgerlichen Leben nie versaumt werden dürfen.

§. 8.

Eben dieser Eilfertigkeit wegen kann der Kaufmann nicht so sorgfältig in Abfassung und Aufbehaltung solcher Beweisthümer sein, welche bei entstehenden Streitigkeiten über sein Recht oder Unrecht entscheiden können. In mündlichen Beredungen bleibt der Makler gewöhnlich sein einziger Zeuge: in schriftlichen Unterhandlungen hat er oft kein anderes Document, als seine Handlungsbücher. Diese sind zwar einseitig, aber sie haben doch bei allen Gerichten ein grosses Gewicht, das in keinen andern Rechtsfällen einseitige Beweise erwarten dürfen.

§. 9.

Die in der Handlung neuerer Zeiten zu deren Erleichterung entstandenen mannigfaltigen Erfindnngen ndHülfsgeschäfte, welche das Altertuhm gar nicht kannte, waren bei ihrem ersten Entstehen einfach, sind aber in der Anwendung, zumal da die Handlung überhaupt so sehr zunahm, immer verwickelter geworden. Die gesezgebende Macht hat bei deren erstem Entstehen keinen Teil daran gehabt. Der Kaufmann richtete sich in seiner ersten Verfahrungs-Art blos nach dem, was

der gute Glaube erfodert, und ist eben dieser Vorschrift so weit gefolget, als sie nur immer zureichte. So entstand z. B. das Wechselrecht unter den Kaufleuten, und bestand lange, ehe vielleicht ein Richter oder Rechtsgelehrter erfuhr, daß es Wechsel gäbe. Man sehe m. Abhandlung vom Wechselrechte, im 3ten Stück des 1sten Bandes unsrer Handl. Bibliothek. Das erste Verfahren dabei war einfach, so lange die Wechsel noch nicht viel indossirt wurden, und grossenteils Meßwechsel waren, deren Gläubiger und Schuldner auf den nächsten Messen persönlich wieder mit einander zusammentrafen. Der gute Glaube führte allenthalben das Recht ein, daß, wer einen Wechsel verkauft hatte, sogleich bezahlen mußte, wenn derselbe an Ort und Stelle nicht bezahlt war.

§. 10.

Aus allen diesen Ursachen hat daher der Kaufmann Regeln seines Verfahrens annehmen müssen, welche zwar nicht den Vorschriften der Geseze entgegen stehen, aber auch wenig von denselben abhängen, und insonderheit den Richter selbst leiten, das sonst übliche rechtliche Verfahren sehr abzukürzen, wenn es dazu kömmt. Dies alles ist nicht etwa durch eine Beredung in einer allgemeinen Versammlung der Kaufleute entstanden. Gesunder Menschen-Verstand und die beständige Rüksicht auf das, was die Behauptung

des guten Glaubens erfodert, haben ihn darin geleitet und eine solche Uebereinstimmung zu wege gebracht, wie man sie sonst in menschlichen Handlungen nicht leicht findet. In demjenigen, was man sonst Gewohnheitsrechte nennt, findet sich von einem Lande zum andern solch ein Unterschied, daß der Rechtsgelehrte grosse Bibliotheken von den Gewohnheits-Rechten sammeln kann. Aber das, was in der Handlung zur Gewohnheit oder Usanz geworden ist, gilt, in den einfachen Fällen wenigstens, in der ganzen handelnden Welt auf einerlei Art, und würde ein nicht starkes Buch ausmachen, wenn es mit gehöriger Auswahl gesammelt würde. Es ist z. B. kein Land, wo der Kaufmann, wenn er einen wichtigen Waarenhandel schließt, Notarien oder Zeugen herbei riefe, und es ihm bei entstehendem Streit-Falle zum Nachteile gereichte, dies nicht getahn zu haben. Ist ein Unterschied in dergleichen Dingen, so bestehet er allenfalls darin, daß in einzelnen Landen der gute Glaube noch wirksamer ist und ihm mehr eingeräumt wird, als in andern. Man wird z. B. hier, wenn man einen Contract über Lieferungen von Waaren schließt, doch wenigstens etwas schriftlich darüber verfassen, zumal wenn man Geldvorschüsse darauf tuht. Mir aber hat ein glaubwürdiger Mann, der in Canton lange als Ober-Kaufmann für die Holländische Companie gestanden, versichert, daß er mit seinen Chinesischen

Kaufleuten bloß mündlich contrahirt und ihnen grosse Vorschüsse getahn habe, ohne jemals dabei zu verlieren. Wenn in unsern Gegenden jemand eine Handlungs-Companie schliessen oder in gewissen Geschäften einen fremden Nahmen gebrauchen will, so wird ein Contract äusserst nötig geachtet, und die aus den Handlungs-Societätstractaten entstehenden Streitigkeiten geben ein fettes Futter für die Sachwalter in Handelspläzen. Wer aber von Cadix aus als ein Fremder auf America handeln will, muß eines Spaniers Nahmen dazu gebrauchen, und sich ihm so in die Hände geben, daß der Spanier, so bald er zum Betrüger werden will, Capital und Gewinn als ihm gehörig an sich reissen kann. Schriftlich geht nichts darüber vor, und würde auch im Gericht nicht gelten. Dennoch ist kein Beispiel, daß ein Fremder von einem Spanier in diesem Fall betrogen wäre.

§. 11.

Diesen Handlungs-Gewohnheiten aber fehlt es noch an drei Dingen:

1) Sie sind noch nicht hinlänglich gesammelt, wie die Geseze und das Gesez vertretende Gewohnheiten für andere bürgerliche Geschäfte gesammlet sind.

Es wird auch noch lange daran fehlen müssen, weil

(2) diese Usanzen größtenteils unter den Kaufleuten selbst nicht hinlänglich bestättigt sind und zu viel Gelegenheiten zum Widerspruch darüber entstehen. Wenn Kaufleute in Streitigkeit mit einander gerahten, so sucht ein jeder zur Bestättigung seines Rechts ein Gutachten oder ein sogenanntes Parere von andern erfahrnen Kaufleuten, welche wenig anders sagen, als daß der Requirent, unter der Voraussezung seines angegebenen Facti, nach Handlungs-Usanz Recht habe. Ein solches Parere bekömmt gewöhnlich ein jeder, der es verlangt, in einer nicht auffallend ungerechten Sache. Denn er sucht sich seine Freunde dazu aus. Es entstehen also sehr oft gegenseitige Gutachten, deren eines das umstößt, was das andre zur Handlungs-Usanz machen will. Richtiger geht es, wenn ein Streit-Handel unter Kaufleuten an sogenannte gute Männer gebracht wird, und diese sich zulezt für Eine Entscheidung nach Handlungs-Usanz vereinigen. Aber auch in solchen Fällen geschieht es oft, daß, wenn beide gute Männer vereint sprechen, dennoch der eine Teil noch zu Gerichte geht. Diesem vorzubeugen, haben in Hamburg mehrere Kaufleute von befestigtem guten Rufe der Einsicht und Rechtschaffenheit es zur Regel gemacht, daß sie kein Gutachten als gute Männer geben, wenn nicht die dasselbe suchenden Parteien sich vorher schriftlich verpflichten, sich an kein Gericht weiter zu wen-

den, wenn entweder sie beide für ein gemeines Gutachten sich vereint haben, oder ein dritter, der sogenannte Obmann, zwischen ihnen entschieden hat.

3) Die Obrigkeitliche Bestättigung fehlt diesen Handlungs-Usanzen noch zu sehr. Die Obrigkeit hat sich bisher hauptsächlich nur der Handlung in fünf Stücken angenommen, und was sie in diesen als Gewohnheit geltend fand, zum Gesez gemacht, nemlich in den Wechseln, den Assecuranzen, der Makelei, den Bankerotten und den Seegesezen. Aber im übrigen ist noch wenig an ein allgemeines Gesezbuch für die Handlung gedacht. Kein Buch enthält dasselbe, auch nur für einen einzelnen Staat, wenn gleich dessen Titel es zu versprechen scheint, z. B. Beawe's lex mercatoria rediviva für Grosbritanien. Von denen Folgen, die dies für den Kaufmann in seinen Rechtshändeln hat, siehe meine Abhandlung von den Handlungs-Usanzen im 2ten Stück des 1sten Bandes der Handlungsbibliothek.

§. 12.

Von den Handlungs-Gerichten brauche ich hier nicht weitläuftig zu reden. Ein jeder Staat, in dem die Handlung lebhaft ist, kann sie nicht entbehren, und hat sie unter allerlei Benennungen. Doch giebt es noch wenig Gerichte, die für alle Vorfälle der Handlung bestellt wären. Hier in Hamburg ist das einzige

eigentliche besondre Handlungs-Gericht die Admiralität. Aber diese hat nur die Entscheidung über Assecuranz- und Seevorfälle, und auch diese nicht in lezter Instanz. Mit der Britischen Admiralität ist es fast eben so bewandt. In dem südlichen Europa bestehen die sogenannten Consulats-Gerichte. Aber selbst in handelnden Staaten hat man grosse Mühe, ein eigentliches Handlungsgericht aus Kaufleuten zu sammeln, so lange noch dem Kaufmann die Vorkenntnisse fehlen, und er die gewöhnliche Verachtung für sie hegt, ohne welche ein Richter in seiner Entscheidung immer verlegen ist, er mag mit dem Geschäfte selbst so bekannt sein, als er will.

§. 13.

In den meisten Staaten gehen also die aus der Handlung entstehenden Streitigkeiten wenigstens in lezter Instanz zu den gewöhnlichen Gerichten, deren Mitglieder eigentliche Rechtsgelehrte sind. Wenn ich annehme, daß viele dieser Männer um so viel verlegener bei Handlungsprocessen sind, je rechtschaffener sie sind, und je lebhafter ihr Wunsch ist, nach bestem Wissen und Gewissen über solche Fälle zn entscheiden, so rechne ich auf deren Beistimmung. Ich wage es daher, solchen Männern, insonderheit den Referenten in solchen Händeln, einen zwiefachen Raht zu geben:

Der erste ist, daß sie in Durchlesung der Acten, so viel möglich, alle eigentlich juristische Ideen entfernen, und blos ihren gesunden Verstand benuzen, um die Natur des Geschäftes recht durchzuschauen und einzusehen, was der gute Glaube bei demselben voraussetze oder zur Folge habe. Vielleicht dient eben dieses mein Buch dazu, manchem in seinem Tribunalsort fern von Handelspläzen lebenden Rechtsgelehrten diese richtigen Vorstellungen, wenigstens im Allgemeinen, zu geben. Der zweite: Um der Schikane recht auf die Spur zu kommen, welche bei der einen oder der andern Partei sich annehmen läßt, dürfen sie nur, nach wol durchgeschauter Natur des Geschäftes, sich einleuchtend machen, was sie selbst, wenn sie handelnde Partei in demselben wären, von dem guten Glauben der andern würden erwartet, oder, wenn sie die Sache umkehren, selbst getahn haben. Wenn nun in den Acten Tahtbeweise sich darlegen, daß der eine Teil diesem guten Glauben gemäß gehandelt habe, so tuhn sie gewiß dem Gegenteile nicht mehr Unrecht, wenn sie wider ihn entscheiden. Denn es wird ihnen aus eben diesen Acten einleuchten, daß er demselben nicht ganz gemäß gehandelt habe, und durch Ausflüchte, die nicht in der Natur des Geschäfts liegen, sich loszuwinden suche, und wären diese auch aus den Winkeln der feinsten Jurisprudenz hervorgesucht.

Durch diese beiden Regeln werden sie insonderheit sich in den Stand gesezt sehen, zwischen den in solchen Fällen vorkommenden Kaufmännischen Gutachten zu entscheiden, und sich durch deren Widerspruch nicht irre machen zu lassen, wenn sich dieselben auf entgegen stehende Handelsusanzen berufen. Denn das ist zuverlässig die wahre Usanz, die dem guten Glauben die gemässeste ist.

Zusaz
zu B. 5. C. 4. §. 24. S. 235. und zu C. 8. §. 12. S. 344.

Gerade da ich die lezten Bogen zur Presse senden will, wird mir ein Abdruk der auch dem zweiten Stük des 104ten Bandes der Allgem. deutschen Bibliothek eingerükten Anmerkungen über die Zukkersiedereien in den preussischen Staaten zur Erläuterung meiner Urteile über dieselben, von deren Herren Verfasser zugesandt. Ich widme diese wenigen Seiten einer jezt vorläufigen, aber wahrscheinlich der einzigen Beantwortung. Würde ich näher zu antworten Anlaß finden, so würde ich der Wahrheitsliebe gemäß, in welcher ich als Mensch und als Schriftsteller meine Ehre suche, gerne alles das gelten lassen, was ich für Tahtsachen erkenne, die der Herr Verf. unter Augen hatte. Aber manchem daraus gezogenen Resultat würde ich viele und wichtige Gründe entgegensezen. Wenigstens fühle ich mich nicht durch die Kraft der Wahrheit gedrungen, gegen jene Resultate irgend eines derjenigen aufzugeben, welche ich in meiner bekannten Schrift in besondrer Rücksicht auf die Hamburgischen Zuckersiedereien, und S. 235 und 344 dieses Buchs im allgemeinen dargestellt habe. Wer wird es leugnen, wer

wird es widerlegen wollen, daß, wenn eine Manufactur nur durch gänzliches Verbot des fremden Fabrikats sich erhalten kann, blos dadurch erhelle, daß die ausländische von ihr gefürchtete Fabrik so wolfeil arbeite, daß auch grosse Begünstigungen im Zoll sie noch nicht vor fremder Einfuhr sicher stellen können? Das aber habe ich hauptsächlich beweisen wollen, und glaube es bewiesen zu haben, daß die Hamburgischen Zukkersiedereien, begünstigt durch einen Zusammenfluß von Umständen, auch ohne Contrabande noch ihren Vertrieb in jedes Land finden, wo man ihnen nur beträchtliche Zölle entgegen sezt. Nun sei (um die Sache ausser den Grenzen eines besondern Streitfalles zu stellen) nicht mehr die Rede von Zukkersiedereien, nicht von einem bestimmten Staate; und dann sei es mir erlaubt, mich eine Weile in die Stelle eines Regenten zu sezzen, und meine Manufacturisten zu fragen: Auf wie viele Procente wollt ihr die Begünstigung im Zolle gesezt wissen, um bestehen zu können? In Rußland würden mir die Zukkersieder antworten: Wenigstens 20 p. C. In andern Staaten weniger, welche schon ein beträchtliches von denen Vortheilen mit geniessen, welche Hamburg in der Zufuhr und dem Ankauf des Materials zu Statten kommen. Ich nehme an, sie verlangen 10 p. C. Die sollt ihr haben, würde ich sagen, aber vor:

her will ich meine Ueberlegungen für meine übrigen Untertahnen und für mich machen. Von dem Material muß ich das Meinige haben. Diese Abgabe vom Genuß kann ich nicht entbehren. Dies sollen gleichfalls nur 10 Procent vom Wehrt sein, damit nicht ein zu grosser Reiz für die Contrabande entstehe, die nun 20 p. C. gewinnen kann. Wenn aber nun der Ausländer 10 p. C. mehr bezahlt, wo kömmt das her, als von euren Mituntertahnen, welche jene 10 Procente doch ebenfalls schon mir zahlen müssen? Jezt kömmt es aber mir zu, zu überlegen, ob mit diesen 10 Procenten mehr der Nuzen geschaft wird, der dieser Auflage wehrt ist. Ich will also wissen 1) wie viele Menschen von eurer Manufactur insbesondere ihr Brod haben. 2) Ich will überlegen, ob eben diese Menschen sonst gar kein Brod in meinem Lande finden würden. Wenn ich dann erführe, daß die Manufactur etwa 1000 Menschen ernährte und für 1100000 Rthlr. Waare auslieferte, so würde ich diesen Fabrikanten sagen: Seht Leute! so geht es nicht. Diese 100000 Rthlr. müssen eure Mitbürger noch zu jenen 10 p. C. die ich ohnehin als einen Consumtionszoll bekommen kann; zahlen, blos damit ihr mit euren 1000 Menschen leben könnt. So viel kosten mir nicht 1000 Soldaten, die ich aus Noht halten und dazu das Geld von meinen Untertahnen aufbringen muß. Denkt einmal, was das für eine Staatswirtschaft sein

würde, wenn ich um jeder tausend Menschen willen, meinen Untertahnen 100000 Rthlr. zur Last bringen wollte, blos damit sie von diesem oder jenem bestimmten Gewerbe leben können. Würde es also nicht besser sein, wenn ihr mit euren tausend Arbeitern an andern Gewerben Teil nähmet, die ihr in meinen Staaten findet, und welche durch Preis und Güte sich so empfehlen, daß sie eines starken auswärtigen Vertriebs fähig werden. Von eurer Manufactur aber glaube ich nunmehro, daß sie sich eben so wenig in meinen Staat verflanzen lasse, als dies mit so vielen andern Producten der Natur möglich ist.

So ungefähr dachte Leopold II., als er im vorigen Jahre das Verbot des Hamburgischen Zukkers, ohngeachtet der lebhaften Gegenvorstellung der bis dahin privilegiirten Fabrikanten, aufhob und ihnen bloß einen billigen Vorteil im Zoll übrig ließ.

In jener mir entgegengesezten Schrift wird aber behauptet, daß, wenn auch die Preussischen Zuckersiedereien 20 p. C. teurer als die Hamburgischen arbeiteten, sie dennoch wegen ihrer vorteilhaften Einwirkung in den Geldesumlauf dem Staate zuträglich sein. So auffallend dies für jeden unbefangenen Leser sein mögte, so kann es doch nicht so ei-

nem Leser werden, der in Friedrichs des Grossen Handlungspolitik alles für richtig und unbestreitbar gelten läßt. Denn dieser nahm alles so genau, daß die Preussischen Mühlen nur Schlesische Steine nehmen durften, welche ihnen viermal so viel kosten, und kaum so viele Monate dauern, als die Englischen Jahre. M. s. Bocks wirtschaftliche Natur-Geschichte Preussens im 5ten Bande. Aber, weil ich doch auch etwas von den Vorteilen des Geldesumlaufs verstehe, so fallen mir selbst diese 20 p. C. noch nicht auf. Doch muß ich wieder die Sprache eines Regenten reden, der den Gang des Geldesumlaufs deutlich durchschauet, und welchem nicht als alleiniger Grundsaz gilt, daß das Geld im Lande erhalten werden müsse, sondern der noch immer untersucht, ob es in diesem oder jenem einzelnen Fall mit Vorteil fürs Ganze erhalten werden könne. Ich würde meinen Manufacturisten sagen: 20 p. C. Auflage mehr auf den Wehrt einer Million eures Fabrikats, in welcher schon 8 p. C. Auflage auf das Material begriffen sind, machen 200000 Thlr. Ich will sie einwilligen, wenn ihr mir folgende drei Dinge beweiset: 1) daß nicht die Contrabande zu hoch steigen werde. Denn nun entstehen 28 p. C. Vorteil für die Contrabande mit dem ausländischen Fabrikat, und ausserdem verliere ich um eurentwillen so viel von dem Transitzoll. 2) Daß dadurch für wenigstens

200000 Thlr. Verdienst für eure Mituntertahnen in dem natürlichen Geldesumlauf entstehe. Aber das muß rein sein; und deswegen müßt ihr mir 3) auch noch beweisen, daß andern euren Mituntertahnen ein hinlänglicher Ersaz ihres bisherigen billigen Gewinns aus dem freien Verkauf des ausländischen Fabrikats entstehe.

Da mögte dann bei einem denkenden Fürsten dasjenige sehr in Betracht kommen, was ich S. 99 ff. von den Vorteilen derer Umsäze der strengsten Wahrheit noch gesagt habe, welche die Deutschen und ein grosser Teil der Nordischen Kaufleute mit dem Hamburger in Zukkern machen, die ihnen wichtiger sind, als wenn sie baares Geld zu den billigsten Zinsen in ihre Handlung nehmen. Man erkundige sich doch in dem jezt so blühenden Sachsen und längst dem Rhein, wo die Kaufleute ähnliche Vorteile aus ihren Umsäzen mit den Holländern geniessen. Wenn ich behaupte, daß wenigstens zwei Millionen Thlr. Bco. creditirten Hamburgischen Zuckers, nicht baaren Geldes, die Handlung und die Circulation in den an Hamburg sich haltenden Ländern beleben, so bin ich so gewiß davon, als der Herr Verf. jener Schrift es von Einer seiner Behauptungen sein kann. Und das ist doch wol einer Ueberlegung der Fürsten wehrt!

Inhalt
des zweiten Teils.

Viertes Buch.
Von den Hülfsgeschäften der Handlung.

Erstes Capitel.
Von der Schiffahrt.

§. 1. Die Schiffahrt ist keine Handlung, wol aber ein Hülfsgeschäfte derselben. S. 1.
— 2. Vormals beschäftigte bloß der Eigenhandel die Schiffahrt. Noch jezt sieht der Kaufmann sein Schiff als ein auf Gewinn und Verlust laufendes Capital an. — 2.
— 3. Gebrauch der Schiffe in dem Coloniehandel, in der Küstenfahrt, — 3.
— 4. und in der Fischerei. — 4.
— 5. Vermietung der Schiffe durch Certepartien oder Fracht-Contracte. — 6.
— 6. Ladung auf Stückgüter gegen Connossemente. — 7.
— 7. 8. Jeziger Gang dieser Frachtfahrt. — 8.
— 9. Natürliche — 12.
— 10. und ökonomische Vorteile eines Volks im Schiffsbau. — 15.

§. 11. Politische Voraussezungen dabei. S. 18.
— 12. Von dem Schiffsbau als einer Kunst-Arbeit und Manufactur-Gewerbe. — 19.
Anmerk. In Ansehung der Pflichten und Verrichtungen des Schiffers wird auf ein bekanntes Buch verwiesen. — 22.
— 13. Von der Flußfahrt, der Stapelgerechtigkeit und den Zöllen. — 24.
— 14. Von Canälen und dem Fortgang der zu deren Grabung erfoderlichen Kunst. — 26.
— 15. Von deren grossem Nuzen und Vorzuge selbst vor der natürlichen Fluß-Fahrt. — 28.

Zweites Capitel.

Von Verlust bei der Seefahrt oder von Avereien.

§. 1. Von den gewissen Kosten der Schiffahrt im allgemeinen. S. 32.
— 2. Jede Seereise hat ihre gemeine Kosten. — 33.
— 3. Grund der Benennung: Averei, d. i. Durchschnitts-Rechnung. — 34.
— 4. Ursprung der Grossen oder gemeinen Averei. — 34.
— 5. Die particulaire Averei entstehe aus der Grossen Averei. — 36.

§. 6. Unterscheidendes Kennzeichen der grossen Averei. S. 37.
— 7. Von dem dabei zum Grunde liegenden Zeugnis der Verklarung. — 39.
— 8. Von der Berechnung darüber in der sogenannten Dispache. — 40.
— 9. Wie in der Dispache der Wehrt berechnet werde. — 41.
— 10. Daß und warum die von dem Schiff verdiente Fracht in diese Rechnung komme. — 44.

Drittes Capitel.

Von den Assecuranzen.

§. 1. Diese sind allemal als das Geschäft eines Privatmanns zu betrachten. S. 45.
— 2. Von den Benennungen: Assecuranz, Assecuradör und Prämie. — —
— 3. Wesentlicher Zwek des Assecuranzcontractes. — 46.
— 4 Hamburgisches Formular einer Polize auf Güter. 48.
— 5. Anmerkungen zu den Ausdrükken der Polize I. Wir unterschriebene. 51.
— 6. II. Für eigene oder fremde Rechnung. 52.
Von dem Del Credere bei Assecuranzen.
— 7. III. über die Taxe in der Polize und Bedenklichkeiten dabei. 54.

§. 8. IV. über die Benennung des Schiffers mit dem Zusaz: oder ein anderer. S. 58.
— 9. V. Ueber die Bestimmung des Schiffes. — 59.
— 10. VI. Ueber das Bekenntnis, die Prämie empfangen zu haben, und die Zögerung von deren Auszahlung. — 60.
— 11. VII. Ueber den Ausdruk: wir sezen uns völlig in den Plaz des Assecurirten. — 64.
— 12. VIII. Ueber den Anfang und das Ende der versicherten Gefahr. — 66.
— 13. IX. Warum die Zeit der Reise unbestimmt gelassen wird. — 68.
— 14. X. Von der Ankündigung des Schadens, wie sich der Versicherte desselben anzunehmen habe, und vom Abandonniren. — 71.
— 15. XI. Von der Frist der Bezahlung des Schadens. — 73.
— 16. XII. Von den Diensten des Maklers bei den Assecuranzen. — 74.
— 17. XIII. Ueber das Datum der Zeichnung. — 75.

§. 18. XIV. Ueber den Zusaz bei der Unterzeichnung des Bevollmächtigten einer Companie. S. 76.
— 19. Von den Polizen aufs Schiff oder aufs Casko. Deren Ausdrükke versprechen mehr als gehalten werden kann. — 77.
— 20. Von der Einstimmigkeit der Seerechte in Ansehung der Assecuranzen. — 80.
— 21. Von den Assecuranzen auf Interesse und Non-Interesse, deren Unzulässigkeit und Zulässigkeit. — 81.
— 22. Von Assecuranzen auf imaginairen Gewinn. — 85.
— 23. Von dem Nuzen der Assecuranzen. — 87.
— 24. Von deren anscheinender Schädlichkeit. — 88.
— 25. Ob und wie es mit dem Assecuriren zu weit gehen könne. — 90.

Viertes Capitel.

Von der Bodmerei.

§. 1. Vom Consigniren der Schiffe in entfernten Häven S. 91.
— 2. Warum in alten Zeiten nicht eben so für ein Schif gesorgt werden konnte 93.

§. 3. Von dem Schiffahrtswucher (Foenus nauticum) der Alten. S. 95.
— 4. Von der diesem ähnlichen Bodmerei. 97.
— 5. Deren Uebereinstimmung mit der Groß-Aventure. 98.
— 6. Veranlassung der Bodmerei in unsern Zeiten. 99.
— 7. Von der Befugniß des Schiffers, in einem Nohthaven Waaren zu Gelde zu machen. 102.
— 8. Wo dies nicht geschehen kann, ist er zur Bodmerei genötigt. 103.
— 9. Die Bodmereischuld wird zur grossen Averei geschlagen 105.
— 10. Wie die Versicherer und Assecuranz-compagnien die Bodmerei abzuwenden suchen. 106.
Anhang vom Strandrechte.
— 11. Billigkeit eines ungewöhnlichen Lohns der Hülfe bei Strandungsfällen. 108.
— 12. Kein Regent sollte sich eines Anteils an demselben anmaassen; wie diese Anmaassung entstanden, von den Regenten aufgegeben, izt aber von Dänemark zu strenge behauptet werde. 110.

Fünftes Capitel.

Von der Makelei.

§. 1. Nohtwendigkeit des Maklers. Ausländische und alte Benennungen desselben. S. 114.
— 2. Der Makler dient dem Kaufmann: 1) als Unterhändler. 116.
— 3. 2) als Zeuge. 118.
— 4. 3) Durch seine Waarenkenntnis. 120.
— 5. 4) auch wol in Besorgung kleiner Geschäfte und Zahlungen. 122.
— 6. Dem jungen Kaufmann dient er, indem er ihm Credit verschaft. 123.
— 7. Der Makler soll nicht selbst handeln; wie aber mancher es dennoch tuhe —
— 8. Von dem Lohn des Maklers oder der Courtage. Wie der Kaufmann verfahre, wenn er ohne Makler handelt. 125.
— 9. Geschäfte der Makler bey öffentlichen Waarenverkäufen. 127.
— 10. Der Kaufmann muß nicht zu viel durch den Makler tuhn. Von andern Unterhändlern. 129.

Sechstes Capitel.

Vom Buchhalten.

§. 1. Nothwendigkeit richtiger Rechnung in Handelsgeschäften. 130.

§. 2. Wesentlicher Zwek des Buchhaltens, dem durch das Memorial vorgearbeitet wird. S. 132.
— 3. Aus diesem allein kann die deutsche Buchhaltung geführt werden. 132.
— 4. Grund des italiänischen Buchhaltens. 133.
— 5. 6. 7. Darstellung desselben unter der Voraussezzung, wie ein Kaufmann zuerst darauf gerahten sein möge, und jeden seiner Bedienten seine Rechnung zu führen angewiesen haben möge. 134.
— 8. Wie die Rechnungen oder Conti personificirt werden. 140.
— 9. Grund der Bestimmung des Debitors und Creditors im Buchhalten. 142.
— 10. Von dem Hauptbuch. 144.
— 11. Was ins Memorial oder Kladde gehöre. 145.
— 12. Von dem Journal 146
— 13. Von dem Lagerbuch und Cassabuch, als Nebenbüchern von allgemeiner Nohtwendigkeit. 147.
— 14. Von Büchern nicht allgemeiner Nohtwendigkeit. 149.
— 15. Vom Agioconto. 150.
— 16. Vom Riscontro. 151.

Siebentes Capitel.

Von Bankerotten.

Zur Einleitung, warum in diesen Buch von Bankerotten gehandelt werde. S. 152.
§. 1. Beschreibung eines Bankerotts. 153.
— 2. Von dem sonst in Rechten gewöhnlichen strengen Verfahren gegen den nicht zahlungsfähigen Schuldner. 154.
— 3. Von der Cessione bonorum im allgemeinen. 156.
— 4. Verbindung des Bankerotts mit dem Wechselrecht. 157.
— 5. In ältern Zeiten war Seeverlust die gewöhnlichere Ursache des Bankerotts und der für den Unglücklichen frühe entstandenen Nachsicht. 159.
— 6. Die Hauptwoltaht beim Bankerott ist, die Beendigung desselben durch einen Vergleich, oder Accord. Gründe dazu. 161.
— 7. Die Woltahten eines Bankerotts sollten nur Kaufleuten zu Gute kommen. 164.
— 8. Abweichung der Geseze über Bankerotte in Absicht auf die Gemeinschaft der Güter zwischen Eheleuten, und was darunter als allgemein billig gelten sollte. 167.

§. 9. Mängel der Fallitenordnungen,
1) in zu grosser Langsamkeit in Beendigung der Concurse. S. 169.
— 10. 2) sie ahnden nicht den Betrug des Falliten, den er noch zulezt durch Misbrauch seines Credits macht. 171.
— 11. 3) Sie wehren nicht dem sogenannten dekken. 173.

Fünftes Buch.

Von der Handlungspolitik.

Erstes Capitel.

Ueber die Veränderungen der Handlungspolitik bis zu unsern Zeiten.

§. 1. Vor Alters sahen die Regenten nur die Handlung, als eine Quelle ihrer eigenen Bereicherung an. 174.
— 2. In den ältesten Handelsstädten dachte man weiter. 175.
— 3. Carthago verband mit seiner Handlungspolitik den Geist der Eroberung —
— 4. Rom kannte keine Handlungspolitik. 176.
— 5. Noch weniger die Staaten mittlerer Zeit —

§. 6. Von der Handlungspolitik der Hanse. S. 178.
— 7. Entstehen einer Handlungspolitik bei den Regenten des XVI. Jahrhunderts. 179.
— 8. Grosse Veränderung derselben in dem jezigen Jahrhundert. 181.
— 9. Nohtwendigkeit einer Kenntniß derselben für den Kaufmann. 182.

Zweites Capitel.

Allgemeine Grundsäze der Handlungspolitik in Absicht auf den Produktenhandel.

§. 1. Der Productenhandel ist der gewisseste für jedes Volk. 184.
— 2. Voraussezung bei der Gewinnung vieler Producte. —
— 3. Einwirkung
1) Des Zwanges. 185.
— 4. 2) Des Geldgewins. —
— 5. Woher die Länder, in denen der Landbau sich auf Knechtschaft und Zwang gründet, so viele Producten übrig haben. 186.
— 6. Der Reichtuhm an Producten verliert sich nicht leicht wieder aus einem Lande. 188
— 7. Jezt trägt der stehende Soldat und eine durch Manufacturen oder durch

Bergbau volkreiche Gegend viel zum Productengewerbe bei. S. 190.
§. 8. Ueber die Freiheit der Kornausfuhr. 191.
— 9. Von den Mineralien, als einem Landesproduct. 192.
— 10. Reichtuhm an edlen Metallen wirket der Cultur entgegen. 192.

Drittes Capitel.

Von der Handlungspolitik in Ansehung des Coloniehandels.

§. 1. Von den Colonien im Allgemeinen, und denen der Alten insbesondere. Diese hatten keine eigentliche Handlungscolonien. 194.
— 2. Wie leztere in neueren Zeiten entstanden sind. 197.
— 3. Wahre Handlungscolonien müssen 1) Producte haben, die dem Mutterlande fehlen. 198.
— 4. 2) Bedürfnisse, die das Mutterland erfüllen kann. 200.
— 5. 3) sie müssen sich aus dem Mutterlande bevölkern. 201.
— 6. In wie fern das Spanische America als eine Handlungscolonie anzusehen sei. 202.

§. 7. Ein jedes Mutterland hält mit Recht die Handlung mit den Colonien an sich. S. 203.
— 8. Eben dies ist der Handlung im Allgemeinen zuträglich. 204.
— 9. Von dem Negerhandel. 205.
— 10. Von dem Negerhandel unter Handlungscompanien und deren Betreibung durch Privatindüstrie. 207.
— 11. Von dem wahrscheinlich nahen Ende des Negerhandels. 208.

Viertes Capitel.

Von der Handlungspolitik in Ansehung des Manufacturhandels.

§. 1. Grosse Vorteile der Manufacturen für den inländischen Geldsumlauf, 212.
— 2. und für den ausländischen Handel. 213.
— 3. Lezterer wird von den Fürsten zu sehr geachtet. 213.
— 4. Doch ist der Bestand von jenem sicherer, als von diesem. 214.
— 5. Indessen erhält sich der inländische Vertrieb der Manufacturen gewisser, wenn ein ausländischer daneben entstanden ist. 215.

§. 6. Erstes Erfodernis: wolfeiler Preis. Dieser hängt ab:
a) von dem wolfeilen Preise der Lebensmittel. S. 216.
— 7. b) von dem Münzfus. 218.
— 8. c) von den Auflagen. 219.
— 9. d) von dem Zinsfuß im Privatcredit. —
— 10. e) von dem Lohn vieler und mancherlei Arbeiten. 220.
— 11. Zweites Erfordernis: Güte der Manufacturwaaren, hängt ab:
a) von deren Materialien, ob ein Volk dieselben produciren oder mit Vorteil erhandeln könne. 221.
— 12. b) von gehöriger Verteilung der Arbeit. 222.
— 13. c) von sorgfältiger Aufsicht. 223.
— 14. d) von der Ehrlichkeit und gutem Einverständnisse der Manufacturisten. 225.
— 15. e) von Maschinen. —
— 16. f) von einer gewissen Freiheit der Arbeit. —
— 17. Die wichtigsten Manufacturen sind die, welche für den Gebrauch des grossen Haufens arbeiten. 226

§. 18. Anteil des Landmanns an der Manufacturarbeit. S. 227.
— 19. Von den Manufacturen für das hohe Wolleben. 228.
— 20. Nebenumstände, auf welchen der Bestand einzelner Manufacturen beruht. 229.
— 21. Von den gewöhnlichen Zwangsmitteln bei Manufacturen, insbesondere von Zöllen. 232.
— 22. Vom Verbote der fremden Manufacturen. 234.
— 23. Von Monopolien. —
— 24. Von einigen Beispielen ganz mislungener Manufacturen. 235.
— 25. Es gibt Manufacturen, die ein jedes Volk muß haben können, wenn es will. 237.
— 26. Misgrif vieler Regenten, da sie den Manufacturen für das hohe Wolleben den Vorzug geben. 239.
— 27. Auch auf die Wahl des Orts kömmt es sehr an bei Anlegung der Manufacturen. 240.

Fünftes Capitel.

Von der Handlungspolitik in Ansehung des Zwischenhandels.

§. 1. Einteilung dieses Capitels. S. 244.
— 2. A) Von Staaten, welche durch den Zwischenhandel selbst blühen oder ihn zu erwekken suchen. 245.
— 3. Der Zwischenhandel sezt eine Menge und Mannigfaltigkeit von Waaren voraus, die an Einem Orte zusammen kommen. 246.
— 4. Dadurch wird ein Ort zu einem Marktplaz. 247.
— 5. Der Zwischenhandel verträgt sich nicht mit hohen Zöllen. 248.
— 6. In den Marktpläzen mischt sich der eigene Handel mit dem Commissions- und Speditionshandel. 249.
— 7. Jahrmärkte und Messen dienen jezt nicht mehr für einen grossen Marktplaz 250.
— 8. Von dem Zwischenhandel, der nicht über den Wohnsiz derer geht, die ihn betreiben. 251.
— 9. Grosse Geldgeschäfte knüpfen sich an einen grossen Zwischenhandel. 253.
— 10. B) In ältern Zeiten ward dem Zwischenhandel der Weg gerne frei gelassen.

Von dem späterhin entstandenen Neide wider den Zwischenhandel. S. 256.
§. 11. Geographische Ursachen, die den Zwischenhandel an gewisse Plätze halten. 259.
— 12. 2) Politische. 261.
— 13. 3) Vereinigung geographischer und politischer Gründe. 262.
— 14. Gründe für den Kaufmann, den directen Handel dem Zwischenhandel vorzuziehen. 263.
— 15. Dem Manufacturisten wird dies insonderheit schweer. 264.
— 16. Doch nicht, wenn er hinlängliche Kräfte zu dem directen Handel hat. 265.
— 17. Die Schwierigkeit der Zahlung in und aus der Ferne erhält den Zwischenhandel an gewisse Plätze. 266.
— 18. Wie der Zwischenhandel den Manufacturhandel in abgesonderten Staaten belebe und erwekke. 266.
— 19. Aus dem Zwischenhandel entsteht der Transithandel. 269.
— 20. I) Handlungspolitik für den Staat, durch welchen dieser Transithandel geht, und notwendig gehen muß. Ungefähre Gränzen, bis zu welchen derselbe die Zölle ertragen kann. 270.

§. 21. II) Handlungspolitik des Staats, der den Transithandel an sich ziehen will. Er muß ihn mit starken Zöllen und mit genauer Durchsuchung verschonen. S. 273.
— 22. Notwendigkeit guter Landstrassen in dieser Absicht. 275.
— 23. Der Transithandel erfodert Ablagerplàzze. 276.
— 24. Notwendige Vorsorge des Regenten für gute Ordnung in demselben. •
— 25. Verschiedenes Verhalten unabhängiger Städte in Absicht des Transithandels in dem Beispiel Lübeks nnd Hamburgs. 280.

Sechstes Capitel.

Von der Handlungs-Polik in Absicht auf die Schiffahrt.

§. 1. Von welcher Seite der Regent die Schiffahrt anzusehen habe. S. 282.
— 2. Zwar muß vorzüglich dahin gesehen werden, daß ein Staat seine Handlung mit seinen eigenen Schiffen betreibe. — 283.
— 3. Wie die Britten dies durch ihre Navigationsacte erzwingen. — 285.
— 4. Andere Staaten können ihnen darin nicht folgen. — 287.

§. 5. Kriegs-Vorfälle stören sie in der Schiffahrt. S. 288.
— 6. Auch den Colonie-Handel können nicht alle ganz mit eigenen Schiffen betreiben. — 290.
— 7. Ein Haupthindernis ist für manche die Afrikanische Seeräuberei. — 292.
— 8. Staaten, die unter solchen Hindernissen leiden, wird also die Fracht-Fahrt anderer Nationen unentbehrlich. — 294.
— 9. Hindernis eigener Schiffahrt für manches Volk in der Unkunde seiner Schiffer. — 295.
— 10. Störung der Frachtfahrt feindlicher Nationen durch die Seekriege. — 297.
— 11. Ueber die Herrschaft der See. — 298.
— 12. Von dem Recht der neutralen Flagge. — 299.
— 13. Von dem seltsamen Widerstreben der Britten dagegen. — 301.
— 14. Von der diesen entgegengesezten bewafneten Neutralität und deren unvollkommenem Erfolg. — 303.
— 15. Von der Kaperei und deren Unnüzlichkeit. — 305.

§. 16. Nohtwendigkeit der Seemacht für ein Seefahrendes Volk, S. 307.
— 17. insonderheit für dessen Coloniehandel und — 308.
— 18. für dessen Fischerei. — 309.
— 19. Voraussezungen bei Erhaltung einer Seemacht — —
— 20. Schwierigkeiten eben dabei. — 310.
— 21. Wie ein blos zu Lande mächtiger Staat seine Flagge in Respect erhalten könne, an dem Beispiel Friedrichs des Grossen. — 311.
— 22. Freistaaten, die durch den Zwischen-Handel blühen, können keine strenge Politik in Ansehung ihrer Schiffahrt üben. — 313.

Siebentes Capitel.

Von der Handlungs-Politik in Ansehung verschiedener Hülfsmittel der Handlung.

§. 1. Bei den meisten Banken ist der ursprüngliche Zwek, der Handlung zu dienen, anderen Zwekken aufgeopfert. S. 316.
— 2. Bedenklichkeiten vor Errichtung einer Bank. — 318.

§. 3. Kein Staat muß eine Bank errichten, um seinen Schulden abzuhelfen, oder wenn sein Münzfuß nicht in fester Ordnung ist. S. 319.
— 4. Drei Klippen, an welchen schon errichtete Banken scheitern. — 321.
— 5. Von den Französischen Assignaten. — 322.
— 6. Von dem Entstehen des Postwesens. — 326.
— 7. Wie weit man die Handlung mit dem Postgelde belasten könne, und von dem Nuzen der fahrenden Posten für die Handlung. — 327.
— 8. Von der nötigen Erleichterung der Kaufmännischen Reisen. — 329.

Achtes Capitel.

Von der Handlungs-Politik in Ansehung der Zölle.

§. 1. Nohtwendigkeit für den Kaufmann, sich über die wichtige Materie von Abgaben überhaupt recht zu unterrichten. S. 330.
— 2. Die älteste und einzige Absicht der Zölle war deren Einträglichkeit für den Staat. — 332.
— 3. Schon damals Statt habende Er-

schwerung der Handlung durch dieselben. S. 333.
§. 4. Was davon noch bisher übrig geblieben. 334.
— 5. Befreiung der Handlung von Zöllen ist nicht rahtsam, nicht möglich. —
— 6. Erst in neuern Zeiten hat die Handlungspolitik die Zölle als ein Mittel angewandt, um die Handlung zu eiten. 337
— 7. I) Was in Ansehung der Zölle für den Productenhandel rahtsam sei.
a) in Ansehung der Einfuhr. —
— 8. b) in Ansehung der Ausfuhr der Producten. 339.
— 9. II) In dem Coloniehandel.
a) in Absicht auf die Colonieproducte. 341.
— 10. b) in Absicht auf die Zufuhr zu denselben. 341.
— 11. III) In Ansehung des Manufacturhandels. 343.
— 12. Wie die Zölle zur Untersuchung helfen, ob eine Manufactur im Lande bestehen könne. 344.
— 13. Von den Zöllen auf die Materialien

der Manufacturen und den Verbo-
ten von der Ausfuhr. S. 345.
§. 14. IV. In Ansehung des Zwischenhan-
dels. Staaten, deren Wolstand auf
demselben beruht, sollten ihre Zölle, so
viel möglich, simplificiren. 348.

Neuntes Capitel.

Allgemeine Anmerkungen über die Handlungsrechte.

§. 1. Bis jezt hat der Preussische Staat allein
ein allgemeines Handlungsrecht. 350.
— 2. Die Gesezbücher der Staaten neuerer
Zeit entstanden früher, als deren
Handlung. 350.
— 3. Die Römer kannten die Handlung zu
wenig, um in ihrer Gesezgebung auf
sie zu sehen. 351.
— 4. Jezt werden die Geschäfte der Hand-
lung immer verwikkelter, und die
Rechtsgelehrten unserer Zeit sind
darin zu unkundig. 352.
Anmerkung, einige Umstände, die Vorar-
beit zu dem neuen Preußischen Ge-
sezbuche betreffend. 353.
— 5. Was von andern handelnden Staaten
zu erwarten sei, und wie dabei zu ver-
fahren sein mögte. 356.

§. 6. Wie die Handlungs-Usanzen natürlich entstanden sein. S. 357.
— 7. Kurzes Verfahren des Kaufmanns bei seinen Contrakten. 358.
— 8. Von den Zeugen und Beweisen bei denselben. 359.
— 9. In kaufmännischen Handlungen entstand das Recht früher, als die Geseze. 359.
— 10. Der gute Glaube veranlasste eine sehr allgemeine Uebereinstimmung in dem kaufmännischen Verfahren. Beispiele, wie weit es damit in einzelnen Völkern gehe. 360.
— 11. Was noch die gesezliche Kraft der Handlungsusanzen schwäche. 362.
— 12. Etwas von Handlungsgerichten. 364.
— 13. Raht für Richter, welche die Handlungsgeschäfte nicht in der Nähe kennen. 365.
Zusaz zu B. 5. C. 4. §. 24. S. 235. und zu C. 8. §. 12. S. 344. Vertheidigung der darin behaupteten Säzze gegen eine ganz neulich erschienene Schrift. 367.

[illegible]

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Büsch, Johann Georg,

Theoretisch-Praktische Darstellung der Handlung in deren mannigfaltigen Geschäften

Bd.: 2

Hamburg (1792)

Merc. 30-1/2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10290530-3
VD18 90226410